Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 33 / 27. JULI 2022

Verstappen gewinnt Frankreich-GP

Leclerc versenkt Sieg in der Bande

Interview mit Kevin Schwantz

Lieber MotoGP oder alte 500er?

Rallye-Festival in der Eifel

155 Autos und ein WM-Stargast

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 33



IndyCar: Doppel-Event in Iowa

Erst Sieg, dann Crash von Josef Newgarden



IDM: Schleizer Dreieck

Reiterberger-Show vor 30 000 Fans



WTCR: Vallelunga

Lynk-&-Co-Rückzug nach Reifen-Drama

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



XPB



WAGNER



RB HAHN

Editorial

Heute Diess, und morgen das: Porsche-Chef Oliver Blume übernimmt ab dem 1. September die Gesamtleitung des VW-Konzerns. Was bedeutet das?

Seit Monaten wurde darüber spekuliert, seit letzter Woche Freitag ist es offiziell: Herbert Diess gibt die Leitung des VW-Konzerns am 1. September ab, sein Nachfolger wird Porsche-Chef Oliver Blume. Der jetzige Porsche-Boss bleibt aber der künftige Porsche-Boss, was auf den ersten Blick wie monströse Ämterhäufung anmutet. Der Hintergrund: Porsche geht noch in diesem Jahr an die Börse, und Blume soll als alter Porsche-Fahrensmann die Investoren von der Glaubwürdigkeit und Profitabilität des Börsengangs überzeugen.

So weit, so gut. Wir verzichten hier darauf, die Amtszeit von Herbert Diess zu bewerten, denn der Ex-BMW-Manager hat den VW-Konzern in den letzten vier Jahren mit der Brechstange auf links gedreht, was die meisten Mitarbeiter im Konzern ratlos und wütend zurückließ. Die wichtigere Frage lautet: Welche perspektivische Verschiebung bringt die VW-Personalie, und was bedeutet das für die Motorsportstrategie im VW-Konzern?

Ein ehemaliger Sportchef des VW-Konzerns sagte mal: „Alles, was im Motorsport passiert, hängt am obersten Chef." Will sagen: Die Richtlinienkompetenz des Konzernlenkers entscheidet darüber, ob und wie Motorsport betrieben wird, was im Falle des VW-Konzerns mit dem Faktor neun zu multiplizieren wäre, denn neun Automarken gehören zum Konzernverbund. Die These, dass Ober im Konzern Unter sticht, kann man auch an anderen Beispielen belegen: Carlos Tavares, Chef der Stellantis-Gruppe mit 14 Marken, ist passionierter Rennfahrer. Solange Stellantis Geld verdient, dürfen die Marken auch Geld im Motorsport ausgeben – siehe die Peugeot-Rückkehr nach Le Mans. Das Gleiche gilt für Akio Toyoda: Der Toyota-Chef und bekennende Racer unterstützt den Wettbewerb im Motorsport nach Kräften.

Oliver Blume gehört zur Riege der Racer, denn dieses Gen trägt jeder Porsche-Mitarbeiter, der was auf sich hält. Blume hat die Pläne für die LMDh-Rückkehr von Porsche ebenso rückhaltlos unterstützt wie das GT-Engagement und den vom ehemaligen Porsche-Sportchef Fritz Enzinger eingefädelten Formel-1-Einstieg ab 2026. Natürlich muss auch Blume die Balance zwischen Tradition und Innovation halten: Die Elektrifizierung für weite Teile der individuellen Mobilität wird er weiter fortsetzen, aber bei den Sportwagen und im Motorsport hat er sich als Förderer der synthetischen Kraftstoffe positioniert. Aus gutem Grund: Batterieelektrische Antriebe sind schwer, was bei normalen Autos kein Ding ist – bei Sportwagen schon. Und im Motorsport gilt das Gleiche. Die These lautet, dass Blume kein Dogmatiker ist wie Diess, er steht für Augenmaß, Stichwort Technologieoffenheit. Oliver Blume dürfte also das gleiche Motto teilen wie Carlos Tavares: Solange der Konzern Geld verdient, dürfen die Marken Geld im Motorsport ausgeben. Diess freut uns sehr.

Marcus Schurig
Redakteur



34 Motorrad-Historie – Kreidler Renn-Florett: Heiße Action in der 50-ccm-Klasse

ARCHIV ANSCHEIDT



MSa-Paddock



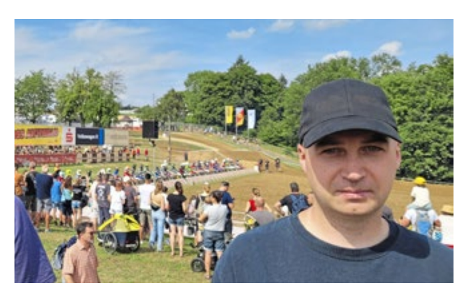
VON OBEN BRANNTE DIE SONNE ...
... unten glühte der Asphalt. MSa-Formel-1-Reporter Tobias Grüner wagte sich in Paul Ricard trotz Extrem-Hitze ohne feuerfeste Klamotten in die Startaufstellung.



GROSSE, ABER KURZE EHRE
Mit Harald Demuth, Audi-Rallye-Mann der ersten Stunde, durfte Markus Stier beim Eifel-Festival im originalen Gruppe-2-Audi 80 GLE ausrücken. Nach vier Kurven war aber schon Schluss. Das Getriebe befand, dass 43 Jahre Dienst genug sein müssten.



EINE SCHNELLE ZEITREISE
Eine Rallyeprüfung 200 Meter neben dem Kolosseum?! Die Chance für einen Besuch, dachte sich nicht nur MSa-Rallyereporter Reiner Kuhn und traf im berühmtesten Gebäude Roms unter anderen Teamchef Manfred Stohl mit Frau Michaela.



MX-ACTION VOR DER HAUSTÜR
Eigentlich ist Michael Bräutigam eher der Vierrad-Motorsportler. Weil er in Aichwald wohnt, ließ er sich das Motocross-Spektakel „In den Horben" jedoch natürlich nicht entgehen und schaute sich das nur wenige Gehminuten entfernte Geschehen privat an.

Der größte anzun

Charles Leclerc warf mit seinem Crash in Runde 18 den möglichen Sieg und wichtige Punkte im Titelkampf weg. Die Zuschauer wurden um das Duell der Giganten gebracht. Verstappen staubte ab. Mercedes feierte dank VSC-Glück mit beiden Fahrern auf dem Podium.

Von: **Tobias Grüner**

Warum flog Leclerc ab?

Die Aussicht auf ein Duell Leclerc gegen Verstappen in gleichwertigen Autos hatte die Stimmung auf den Tribünen des Circuit Paul Ricard ordentlich angeheizt. Am Ende riss der Zweikampf die Fans aber nur 18 Runden lang von den Sitzen. Dann steckte der führende Ferrari plötzlich tief in der Bande der Le-Beausset-Kurve.

Über den Auslöser des Abflugs herrschte zunächst Unklarheit. Leclerc hatte sich in einem Funkspruch über das Gaspedal beklagt. War etwa das gleiche Problem wie zuletzt in Spielberg aufgetreten, als der Dämpfer unter dem Pedal festhing? Teamchef Mattia Binotto klärte auf: „Der Funkspruch bezog sich auf den Versuch, sich per Rückwärtsgang zu befreien. Das setzt bei unserem Auto eine bestimmte Prozedur voraus. Doch leider steckte die Nase komplett fest."

Leclerc selbst suchte gar nicht lange nach Ausreden. „Ich fahre in der Form meines Lebens und dann passieren mir solche Fehler. Wenn wir am Ende die WM verlieren, dann weiß ich, was der Grund war. Es war ja nicht der erste Patzer in diesem Jahr. Ich habe einfach zu viel gewollt."

An der Unfallstelle haben die Piloten rund 180 km/h drauf. Laut den Telemetriedaten rasten die Ferrari das ganze Wochenende konstant 15 km/h schneller durch die lange Rechtskehre als die Konkurrenz. Wenn bei solch hohen Geschwindigkeiten plötzlich das Heck ausbricht, hilft auch kein Gegenlenken mehr. Normalerweise gehen Dreher in Le Castellet wegen der großflächig asphaltierten Auslaufzonen glimpflich aus. In diesem Fall nicht. Leclerc wählte den falschen Ort für seinen Aussetzer.

Wer hätte das Duell um den Sieg gewonnen?

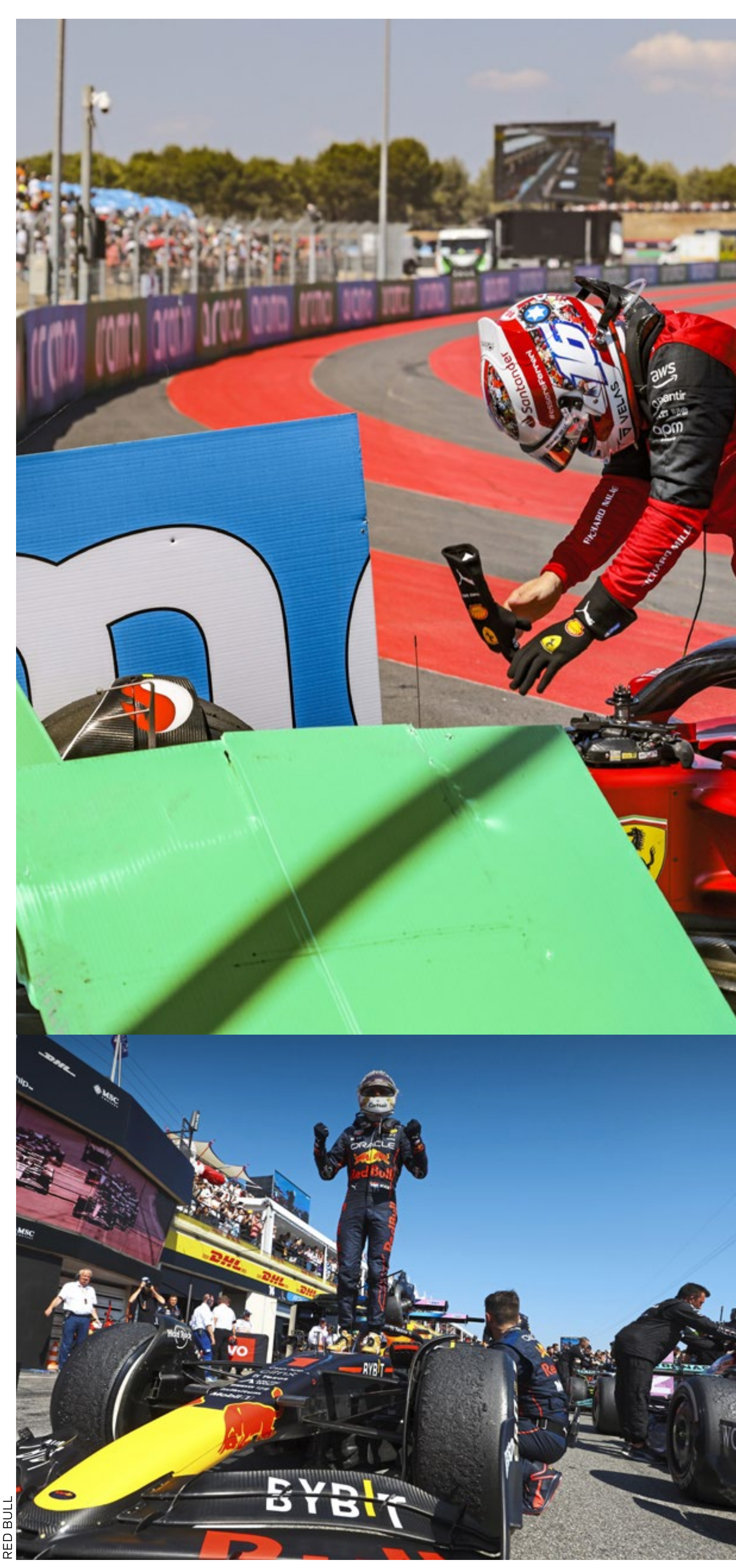
Als Verstappen die Ziellinie überquerte, gratulierte sein Renningenieur per Funk zum Sieg, fügte aber auch an: „Das wäre ein interessanter Fight geworden." So nah lagen Ferrari und Red Bull dieses Jahr nie zusammen. Über fast den kompletten ersten Stint rasten Leclerc und Verstappen im Tandemflug um den Kurs. Weil der Weltmeister nicht vorbeikam, zogen seine Strategen in Runde 15 die Reißleine. Im Mittelfeld tat sich eine kleine Lücke hinter Lando Norris auf, in die der Holländer nach seinem Stopp fiel. „Es war der frühestmögliche Zeitpunkt, um mit den Reifen bis ins Ziel durchzufahren", verriet Teamchef Christian Horner.

Ferrari hatte keine Chance, den Undercut zu kontern. „Max war schon nach der halben Outlap virtuell vorbei an Charles. In der zweiten Rennhälfte hätte es das Duell also mit umgekehrten Vorzeichen gegeben, wobei Ferrari dann den Vorteil der frischeren Reifen gehabt hätte", grübelte Horner. Ferrari-Kollege Mattia Binotto sah seinen Schützling bei diesem Szenario im Vorteil: „Beim Reifenverschleiß waren wir überlegen. Bevor Max an die Boxen ging, zog Charles zwei bis drei Zehntel pro Runde weg."

Die Frage lautet nur, ob der Ferrari trotz Topspeed-Nachteils in der Lage gewesen wäre, den Red Bull zu überholen. Carlos Sainz im Schwesterauto gelang dieses Kunststück gegen Pérez. Der Spanier presste sich mit einem starken Manöver innen in der Zielkurve vorbei. „Carlos war aber auf der Alternativstrategie mit anderen Reifen unterwegs. Das kann man schwer vergleichen", bemerkte Horner.

War die Ferrari-Strategie bei Sainz richtig?

Wie die meisten Piloten nutzte Carlos Sainz die Safety-Car-Phase nach dem Leclerc-Crash zum zeitsparenden Reifenwechsel. Weil der Spanier gegen den Trend



RED BULL

Glücksgefühl: Max Verstappen schaltete nach dem Leclerc-Crash in den Schongang. Der Vorsprung in der Fahrerwertung wuchs auf 63 Punkte an

ehmende Unfall



Frustmoment: 17 Führungsrunden drehte Charles Leclerc in Folge. Dann stopfte er seinen Ferrari nach einem Fahrfehler in Kurve 11 in die Bande

Kalte Dusche: Mercedes hatte gehofft, um den Sieg kämpfen zu können. Trotz schlechter Qualifying-Pace sprangen am Ende zwei Pokale raus

WILHELM

XPB

auf der harten Mischung gestartet war, musste er sich einen Satz Medium für die verbleibenden 35 Runden aufziehen lassen. Durch ein klemmendes Rad verzögerte sich der Service. Kaum wurde Sainz vom Wagenheber gelassen, schoss der Madrilene trotz Rotlicht aus seiner Parkbucht. Der Ferrari kreuzte dabei die Schusslinie von Alex Albon, der in der Boxengasse eine Vollbremsung einlegen musste. Das brachte Sainz eine Fünf-Sekunden-Strafe.

Nach dem Restart kämpfte sich Sainz mit einigen sehenswerten Manövern von Position 8 auf 3 nach vorne. Doch kaum hatte der Überholkönig das Podium erreicht, wurde er vom Kommandostand zum zweiten Mal reingeholt. Sainz hinterfragte später die Strategie, die zu Rang 5 führte. Auch im Mercedes-Lager wunderte man sich: „Entweder hätte er früher reinkommen sollen oder gar nicht."

Teamchef Binotto beharrte darauf, dass die Taktik richtig war: „Wir haben seinen Stint ausgedehnt, um möglichst viele Informationen über den Reifenverschleiß zu bekommen. Als klar war, dass der Reifen nicht bis zum Ende durchhält, war es auch eine Frage der Sicherheit." Auch ohne den Zusatzstopp wäre wohl nicht mehr als Platz 5 rausgesprungen: „Die Pace von Carlos war nicht gut genug, um einen Vorsprung von mehr als fünf Sekunden auf Pérez und Russell rauszufahren und damit die Strafe zu egalisieren. Dank dem Stopp haben wir immerhin noch den Bonuspunkt für die schnellste Runde geholt."

Wie kam Russell an Pérez vorbei?

Als Sainz zum zweiten Boxenstopp abbog, war klar, dass der dritte Podestplatz im Duell zwischen Russell und Pérez ausgefochten wird. Der zweite Red Bull hatte mehr mit Reifenverschleiß zu kämpfen als Verstappen an der Spitze. So geriet er in die Fänge der Mercedes. Den ersten Angriff in Runde 42 wehrte Pérez noch durch ein Ausweichmanöver in der Schikane ab.

Drei Runden vor dem Ende schlüpfte Russell dann plötzlich doch noch durch – und keiner wusste, wie es passiert war. Der Mexikaner sorgte nach dem Rennen für Aufklärung. Die virtuelle Safety-Car-Phase, die durch den havarierten Alfa Romeo von Guanyu Zhou ausgelöst wurde, spielte Pérez einen Streich: „Mir wurde angezeigt, dass das VSC in Kurve 9 endet. Das war aber nicht der Fall. Dann kam die Nachricht, dass es bis Kurve 12 geht. Da war ich aber zu nah an der Delta-Zeit und konnte nicht direkt Vollgas geben. George hatte offenbar andere Informationen und timte es besser. Da lief etwas mit dem System falsch."

Die FIA gab den Fehler in einem Statement zu. Die Schiedsrichter betonten aber auch, dass niemand benachteiligt wurde: „Es gab zwei Mitteilungen zum Ende der VSC-Phase. Dadurch schaltete sich das System automatisch auf ein Backup um. Alle Teams bekamen die Informationen gleichzeitig."

Wurde Vettel von Stroll unfair ausgebremst?

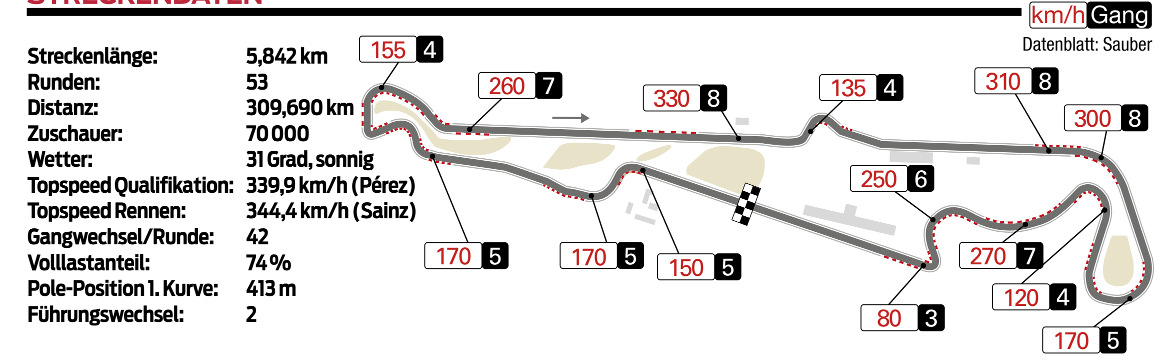
In der Zielkurve der letzten Runde wäre es beinahe zu einem Unfall der beiden Aston Martin gekommen. Auf den ersten Blick wirkte es, als habe Lance Stroll versucht, Sebastian Vettel absichtlich auflaufen zu lassen. Der Heppenheimer konnte die Kollision gerade noch verhindern. Stroll dementierte anschließend, dass er seinen Teamkollegen einem gefährlichen „Bremstest" unterzogen habe: „Ich war auf abgefahrenen Reifen unterwegs. Da ist mir das Heck ausgebrochen", winkte der Kanadier ab.

Doch in den Aufnahmen ist davon nichts zu erkennen. Beim Herausbeschleunigen auf die Zielgerade kommt Stroll einfach nicht in die Gänge. Schon am Scheitelpunkt ist er knapp 20 km/h langsamer als in der Runde davor. Vettel machte mit einem eindeutigen Handzeichen klar, was er von der Fahrweise seines Teamkollegen hielt. „Er ist vor dem Beschleunigen noch einmal auf die Bremse gestiegen", wunderte sich der vierfache Weltmeister. „Am Ende ist es aber egal, wer von uns beiden den Punkt für das Team holt." ■

GP FRANKREICH: 12. VON 22 LÄUFEN, 24. JULI 2022

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**5,842 km**
Runden:	**53**
Distanz:	**309,690 km**
Zuschauer:	**70 000**
Wetter:	**31 Grad, sonnig**
Topspeed Qualifikation:	**339,9 km/h (Pérez)**
Topspeed Rennen:	**344,4 km/h (Sainz)**
Gangwechsel/Runde:	**42**
Volllastanteil:	**74 %**
Pole-Position 1. Kurve:	**413 m**
Führungswechsel:	**2**



STARTAUFSTELLUNG

1	Charles Leclerc, MC	16
2	Max Verstappen, NL	1
3	Sergio Pérez, MEX	11
4	Lewis Hamilton, GB	44
5	Lando Norris, GB	4
6	George Russell, GB	63
7	Fernando Alonso, E	14
8	Yuki Tsunoda, JP	22
9	Daniel Ricciardo, AUS	3
10	Esteban Ocon, F	31
11	Valtteri Bottas, FIN	77
12	Sebastian Vettel, D	5
13	Alexander Albon, THA	23
14	Pierre Gasly, F	10
15	Lance Stroll, CAN	18
16	Guanyu Zhou, CHN	24
17	Mick Schumacher, D	47
18	Nicholas Latifi, CAN	6
19	Carlos Sainz, E[1]	55
20	Kevin Magnussen, DK[1]	20

Startnummer

[1] Strafe: Start vom Ende des Feldes wegen Einbau von 4. Motor, 4. Turbo, 4. MGU-H, 4. MGU-K & 3. Steuergerät

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	7	233
2.	Leclerc	3	170
3.	Pérez	1	163
4.	Sainz	1	144
5.	Russell		143
6.	Hamilton		127
7.	Norris		70
8.	Ocon		56
9.	Bottas		46
10.	Alonso		37
11.	Magnussen		22
12.	Ricciardo		19
13.	Gasly		16
14.	Vettel		15
15.	Schumacher		12
16.	Tsunoda		11
17.	Guanyu		5
18.	Stroll		4
19.	Albon		3
20.	Latifi		0
21.	Hülkenberg		0

RENNERGEBNIS

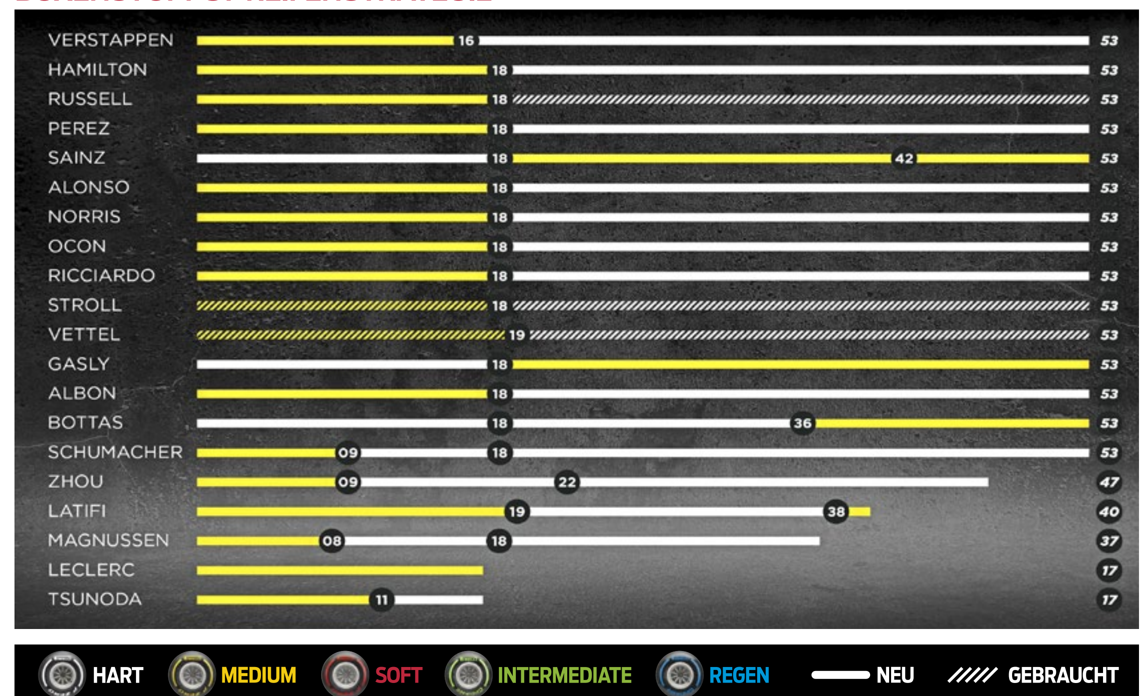
	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	53/35[1]	1:30.02,112 h = 206,379 km/h	1.37,491 min
2.	**Hamilton**	53/1	+ 10,587 s	1.37,668 min
3.	**Russell**	53	+ 16,495 s	1.37,548 min
4.	**Pérez**	53	+ 17,310 s	1.37,780 min
5.	**Sainz**	53	+ 28,872 s	1.35,781 min
6.	**Alonso**	53	+ 42,879 s	1.38,160 min
7.	**Norris**	53	+ 52,026 s	1.39,037 min
8.	**Ocon**	53	+ 56,959 s	1.38,684 min
9.	**Ricciardo**	53	+ 1.00,372 min	1.39,133 min
10.	**Stroll**	53	+ 1.02,549 min	1.39,185 min
11.	**Vettel**	53	+ 1.04,494 min	1.39,044 min
12.	**Gasly**	53	+ 1.05,448 min	1.38,786 min
13.	**Albon**	53	+ 1.08,565 min	1.39,199 min
14.	**Bottas**	53	+ 1.16,666 min	1.37,963 min
15.	**Schumacher**	53	+ 1.20,394 min	1.39,068 min
16.	**Zhou**	47	Motor (P 16)	1.39,368 min
17.	**Latifi**	40	Unfall (P 16)	1.39,650 min
18.	**Magnussen**	37	Unfall (P 14)	1.39,265 min
19.	**Leclerc**	17/17	Unfall (P 1)	1.38,088 min
20.	**Tsunoda**	17	Unterboden (P 20)	1.40,216 min

[1] Runden in Führung, Bestwerte in Rot

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	8	396
2.	Ferrari	4	314
3.	Mercedes		270
4.	Alpine		93
5.	McLaren		89
6.	Alfa Romeo		51
7.	Haas		34
8.	Alpha Tauri		27
9.	Aston Martin		19
10.	Williams		3

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	9 : 3
Hamilton – Russell	6 : 6
Leclerc – Sainz	10 : 2
Norris – Ricciardo	10 : 2
Alonso – Ocon	8 : 4
Gasly – Tsunoda	8 : 4
Vettel – Stroll	8 : 2
Albon – Latifi	9 : 3
Bottas – Zhou	9 : 3
Schumacher – Magnussen	2 : 10

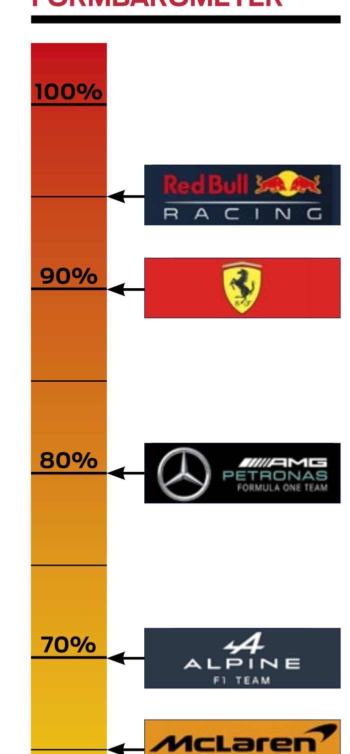
GP FRANKREICH, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Charles Leclerc	Ferrari	1.33,930 min	23
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,091 s	19
3.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,338 s	21
4.	George Russell	Mercedes	+ 0,951 s	25
5.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,049 s	21
6.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,244 s	21
7.	Lando Norris	McLaren	+ 1,302 s	21
8.	Alexander Albon	Williams	+ 1,484 s	24
9.	Nyck De Vries	Mercedes	+ 1,496 s	23
10.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,730 s	21
11.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,746 s	21
12.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,880 s	19
13.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,898 s	21
14.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,921 s	24
15.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,945 s	22
16.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,092 s	19
17.	Kevin Magnussen	Haas	+ 2,174 s	22
18.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 2,197 s	26
19.	Robert Kubica	Alfa Romeo	+ 2,402 s	19
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 3,113 s	23

GP FRANKREICH, FREIES TRAINING 2

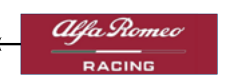
	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Carlos Sainz	Ferrari	1.32,527 min	22
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,101 s	22
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,550 s	17
4.	George Russell	Mercedes	+ 0,764 s	20
5.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,990 s	23
6.	Lando Norris	McLaren	+ 1,080 s	21
7.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,379 s	24
8.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,401 s	24
9.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,457 s	23
10.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,533 s	16
11.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,732 s	24
12.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,737 s	27
13.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,893 s	27
14.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 2,013 s	24
15.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 2,068 s	26
16.	Alexander Albon	Williams	+ 2,126 s	23
17.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 2,127 s	26
18.	Esteban Ocon	Alpine	+ 2,133 s	26
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,668 s	22
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,885 s	27

FORMBAROMETER



60%

50%





40%





30%

WILLIAMS RACING

20%

10%

0%

GP FRANKREICH, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.32,272 min	23
2.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,354 s	14
3.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,637 s	20
4.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,983 s	22
5.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,021 s	25
6.	George Russell	Mercedes	+ 1,104 s	18
7.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,233 s	18
8.	Alexander Albon	Williams	+ 1,286 s	19
9.	Lando Norris	McLaren	+ 1,397 s	16
10.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,479 s	19
11.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,516 s	17
12.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,569 s	16
13.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,597 s	18
14.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,600 s	20
15.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,639 s	19
16.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,759 s	23
17.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,850 s	18
18.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,905 s	20
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,950 s	12
20.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 2,264 s	11

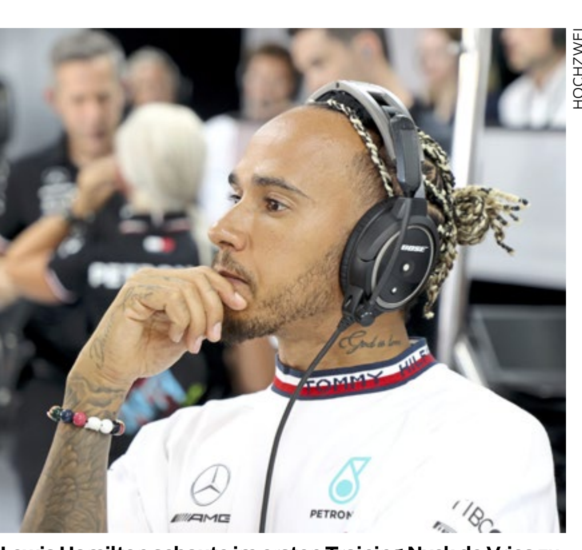
GP FRANKREICH, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Charles Leclerc	1.31,727	1.31,216	1.30,872
2.	Max Verstappen	1.31,891	1.31,990	1.31,176
3.	Sergio Pérez	1.32,354	1.32,120	1.31,335
4.	Lewis Hamilton	1.33,041	1.32,274	1.31,765
5.	Lando Norris	1.32,672	1.32,777	1.32,032
6.	George Russell	1.33,109	1.32,633	1.32,131
7.	Fernando Alonso	1.32,819	1.32,631	1.32,552
8.	Yuki Tsunoda	1.33,394	1.32,836	1.32,780
9.	Carlos Sainz	1.32,297	1.31,081	keine Zeit
10.	Kevin Magnussen	1.32,756	1.32,649	keine Zeit
11.	Daniel Ricciardo	1.33,404	1.32,922	
12.	Esteban Ocon	1.33,346	1.33,048	
13.	Valtteri Bottas	1.33,034	1.33,052	
14.	Sebastian Vettel	1.33,285	1.33,276	
15.	Alexander Albon	1.33,423	1.33,307	
16.	Pierre Gasly	1.33,439		
17.	Lance Stroll	1.33,439		
18.	Zhou Guanyu	1.33,674		
19.	Mick Schumacher	1.33,701		
20.	Nicholas Latifi	1.33,794		

STATISTIK DES WOCHENENDES

300

Lewis Hamilton hat in Frankreich seinen 300. Rennstart in der Formel 1 absolviert. Nur Räikkönen (350), Alonso (346), Barrichello (323), Schumacher (307) und Button (306) konnten diese Marke bisher knacken. Interessanterweise durfte keiner der genannten Fahrer nach dem 300. Start noch einen Sieg feiern. Alonso ist vom Räikkönen-Rekord noch vier Rennen entfernt. In Le Castellet konnte er den Iceman immerhin schon bei der Anzahl der Rennrunden übertrumpfen. Die neue Bestmarke steht bei 18 672 Runden – 51 mehr als Räikkönen.



HOCHZWEI

Lewis Hamilton schaute im ersten Training Nyck de Vries zu

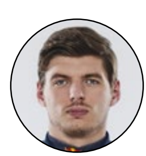
EINZELKRITIKEN



Lewis Hamilton - Mercedes AMG F1
Note: 09/10 – Ø 8,00
Hamilton kommt immer besser in Fahrt. Zum vierten Mal in Folge stand der Ex-Champion auf dem Podium. Seinen 300. GP-Start schloss er mit seinem bislang besten Saisonresultat ab. Teamkollege Russell hatte er zu jeder Zeit im Griff.



George Russell - Mercedes AMG F1
Note: 08/10 – Ø 8,33
In seiner letzten Q3-Runde baute Russell einen Fehler ein. Das erklärt vier Zehntel Rückstand auf Hamilton. Im Rennen lieferte sich Russell einen langen Kampf mit Pérez. Er verlor in der Schikane, überlistete ihn aber beim VSC-Restart.



Max Verstappen - Red Bull Racing
Note: 10/10 – Ø 9,08
Gegen den schnelleren Ferrari konnte Verstappen nicht viel ausrichten. Weder in der Qualifikation noch in den ersten 17 Runden. Was ihn von WM-Gegner Leclerc unterschied: Er machte keinen einzigen Fehler.



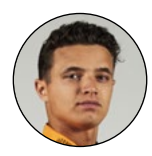
Sergio Pérez - Red Bull Racing
Note: 07/10 – Ø 8,00
Pérez kam das ganze Wochenende nie richtig in Fahrt. Nur in seiner allerletzten Q3-Runde, als er fast so schnell wie Verstappen war. Im Rennen ging der Reifenflüsterer zu hart mit den Reifen um und verlor das Duell mit Russell um Platz 3.



Charles Leclerc - Scuderia Ferrari
Note: 06/10 – Ø 8,75
Dieser Fehler durfte nicht passieren. Das wusste auch Leclerc. Er war untröstlich. Bis zur 18. Runde lief alles perfekt. Die siebte Pole-Position, ein guter Start, Verstappen im Rückspiegel, der bessere Reifenverschleiß. Dann krachte es in Le Beausset.



Carlos Sainz - Scuderia Ferrari
Note: 10/10 – Ø 7,67
Im Q3 stellte sich Sainz in den Dienst des Teams und gab Leclerc Windschatten. Er hatte den Speed, selbst auf die Pole-Position zu fahren. Die Aufholjagd wurde nur durch Ferrari gestört. Schlechter Boxenstopp, Unsafe Release, falsches Timing.



Lando Norris - McLaren
Note: 08/10 – Ø 7,83
In der Qualifikation sprengte Norris das Mercedes-Duo und stellte dem Upgrade des MCL36 ein gutes Zeugnis aus. Doch im Rennen nahm der Engländer die Reifen zu hart ran. Routinier Alonso spielte mit ihm.



Daniel Ricciardo - McLaren
Note: 06/10 – Ø 6,00
Das Ausscheiden im Q2 war der nächste Rückschlag. Im Rennen hielt der Australier in beiden Stints immer eine Zeit lang mit Norris mit. Doch dafür musste er so hart fahren, dass die Reifenabnutzung noch gravierender war als beim Teamkollegen.



Fernando Alonso - Alpine
Note: 10/10 – Ø 8,17
Nach einem Tag Kampf mit dem Setup hatte Alonso wieder die Kontrolle über seinen Alpine. Startplatz 7, Rang 6 im Rennen: Mehr ging nicht. Als ihn die Box vor Norris warnte, blieb Alonso cool. Reifenschonen war wichtiger. Es zahlte sich aus.



Esteban Ocon - Alpine
Note: 07/10 – Ø 7,25
Ocon kam, wie so oft, erst spät in Fahrt. Im Q2 war für den Franzosen Schluss. Doch im Rennen wachte Ocon auf und sprengte trotz einer Fünfsekunden-Strafe schnell das McLaren-Duo. Mit fast so schnellen Rundenzeiten wie Alonso.



Pierre Gasly - Scuderia Alpha Tauri
Note: 06/10 – Ø 6,58
Das ist nicht mehr der Gasly, den wir 2020 und 2021 kennengelernt haben. In der Qualifikation blieb er trotz großem Upgrade schon im Q1 hängen. Im Rennen kam er mit Fehlern auf Platz 12 ins Ziel. Drei Sekunden hinter den Punkterängen.



Yuki Tsunoda - Scuderia Alpha Tauri
Note: 06/10 – Ø 5,92
Schon wieder ein Unfall in der ersten Runde. Diesmal nicht Tsunodas Schuld. Ocon nahm ihn auf die Hörner. Danach war das Rennen gelaufen. Der Alpha Tauri war zu stark beschädigt. Das Highlight des Japaners war der Aufstieg ins Q3.



Sebastian Vettel - Aston Martin
Note: 06/10 – Ø 6,50
Der Aufstieg ins Q2 ist mit dem aktuellen Aston Martin eine Leistung. Im Rennen bezahlte Vettel dafür, dass ihn Stroll in der Startrunde überholte und dass sein Boxenstopp eine Runde zu spät kam. So steckte er 18 Runden hinter Gasly und Albon fest.



Lance Stroll - Aston Martin
Note: 06/10 – Ø 6,25
Im Q1 war Schluss. Wie so oft. Die Startrunde war ganz stark. Von Platz 15 auf Rang 10. Das sicherte ihm am Ende den letzten WM-Punkt. Stroll verteidigte ihn in der letzten Kurve der letzten Runde aber nicht ganz fair.



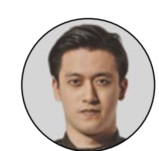
Nicholas Latifi - Williams Racing
Note: 05/10 – Ø 4,00
In der Qualifikation blieb Latifi Langsamster. Dafür war der Speed im Rennen besser. Dem Upgrade des Williams sei Dank. Das führte ihn immerhin zu einem Duell mit Magnussen, das für beide das Ende des Grand Prix bedeutete.



Alex Albon - Williams Racing
Note: 06/10 – Ø 7,08
Der Speed stimmt. Albon konnte mit den Aston Martin, Alfa Romeo und Alpha Tauri auf Augenhöhe fahren. Zu WM-Punkten reichte es nicht, weil die Reifen in den Duellen mit Vettel und Gasly zu schnell abbauten.



Valtteri Bottas - Alfa Romeo Racing
Note: 06/10 – Ø 7,50
Die beiden Alfa Romeo kamen nie so richtig in Fahrt. Am Samstag fehlten zwei Zehntel zum Aufstieg ins Q2. Die Startrunde ruinierte Bottas das Rennen. Beim Ausweichen von Unfällen fiel er auf den 16. Platz zurück. Danach fehlte der Speed.



Guanyu Zhou - Alfa Romeo Racing
Note: 05/10 – Ø 6,50
Eine Windböe blies Zhou in der entscheidenden Q1-Runde fast von der Bahn. Als Vorletzter kam der Chinese aus der ersten Runde zurück. Als er nach dem Boxenstopp allein fuhr, war er schnell. Doch dann begann der Motor langsam zu sterben.



Mick Schumacher - Haas F1 Team
Note: 05/10 – Ø 6,42
Mick wähnte sich schon im Q2, als die Rennleitung eine Verletzung der Streckenlimits in Kurve 3 reklamierte. Auch ein früher Boxenstopp brachte Schumacher nicht aus dem Verkehr. Eine Kollision mit Zhou warf ihn noch weiter zurück.



Kevin Magnussen - Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 7,00
Der Motorwechsel war eine Strafe. Vom letzten Startplatz brauchte man schon wie Sainz einen Ferrari, um nach vorne zu kommen. Magnussen versuchte es, blieb aber an Latifi hängen. Der Aufstieg ins Q3 zeigte, dass der Speed da war.

AUS DEM FAHRERLAGER

FAN-TRIBÜNE ZUM ABSCHIED
Der GP Frankreich wird 2023 nicht mehr im Formel-1-Kalender stehen. Pierre Gasly und Esteban Ocon wollten sich mit guten Leistungen von ihren Fans verabschieden. Beide hatten eigene Tribünen in Paul Ricard. Die von Gasly stand an der Schikane auf der Mistral-Gerade, die von Ocon an der Zielkurve: „Es ist das erste Mal, dass ich eine eigene Tribüne bekomme. Was für ein Gefühl“, bedankte sich Ocon bei seinen Fans.

VERSTAPPEN-REKORD
Max Verstappen fuhr in Frankreich sein 130. Rennen für Red Bull. Damit überholte der Weltmeister Mark Webber als Pilot mit den meisten Grands Prix für den Energy-Drink-Rennstall: „Ich hoffe, es kommen noch viele dazu. Mir ist Loyalität sehr wichtig.“ Der Vertrag mit dem Holländer läuft noch bis 2028.

TRAUER BEI ASTON MARTIN
In der Woche vor dem Frankreich-Grand-Prix ist der 18-jährige Aston-Martin-Lehrling Jake Pedley bei einem Verkehrsunfall ums Leben gekommen. Mit einer Widmung auf den beiden Autos gedachte der Rennstall des verstorbenen Mitarbeiters.

JUNGER HELMDESIGNER
Esteban Ocon ließ sich ein spezielles Helmdesign für das Heimspiel von einem 12-jährigen Jungen namens William entwerfen. Der Nachwuchsdesigner bildete die Farben Frankreichs und das Wappen von Ocons Geburtsort Evreux auf dem Kopfschutz ab.


ALPINE

Ocon und sein junger Kunstfreund

RENTENPROGRAMM
Alpine-Boss Laurent Rossi bestätigte am Rande des Teamheimspiels, dass man auch nach der aktiven Formel-1-Karriere mit Fernando Alonso weiterarbeiten will. Ein Cockpit im Le-Mans-Programm sei schon reserviert: „Fernando ist eine Legende des Sports und von Renault. Er wird immer einen Platz im LMDh-Auto haben. An dem Tag, an dem er mit der Formel 1 aufhört, wird er in unserem Team willkommen sein.“

STRAFEN GERECHT?
Im Fahrerbriefing von Paul Ricard spielten die Rennleiter den Piloten verschiedene Szenen ein, darunter auch Alonsos unfaires Blockieren auf der Geraden in Kanada. Die FIA-Offiziellen fragen alle Fahrer, ob die Strafe gerechtfertigt war. Bis auf Alonso und Ocon stimmten alle zu. Auch die Strafen gegen Pierre Gasly und George Russell nach ihren Kollisionen mit Vettel und Pérez in Spielberg wurden thematisiert. In beiden Fällen stimmten die bestraften Piloten dem Urteil zu.

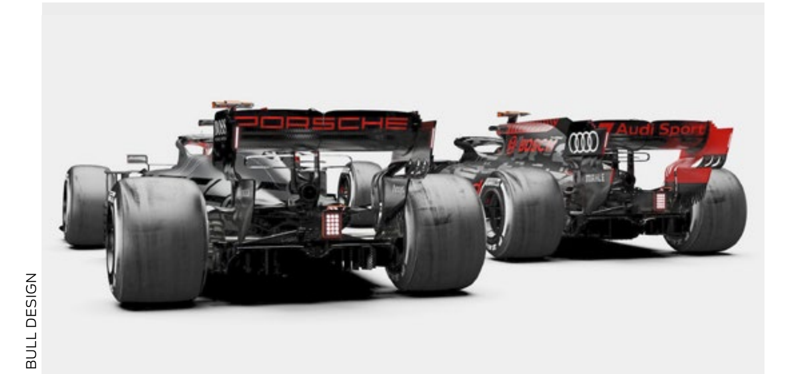
LABOR-SPRIT FÜR ASTON
Aston Martin ist eine Marke mit Tradition. In Paul Ricard jährte sich der erste GP-Einsatz des Aston Martin TT1 zum 100. Mal. Sebastian Vettel durfte mit dem 55 PS starken Rennwagen aus den 1920er-Jahren eine Runde auf dem GP-Kurs drehen. Der Heppenheimer bestand darauf, dass der 1,5-Liter-Vierzylinder mit synthetischem Kraftstoff betrieben werden sollte. Der wurde wie beim Williams-Renault von 1992, den Vettel in Silverstone bewegte, von der Berliner Firma P1 geliefert. „Auch ein hundert Jahre alter Motor läuft mit klimaneutralem Sprit. Das müsste auch die moderne Formel 1 können“, forderte Vettel.


ASTON MARTIN

Vettel gibt im Oldtimer Gas

KOMMENTAR

Manchmal kann man nur den Kopf schütteln. Audi und Porsche und bald schon ein dritter Autokonzern klopfen an die Tür, aber die etablierten Hersteller halten sie mit allen Kräften zu. Seit zwei Jahren diskutiert die Formel 1 über das Motoren-Reglement bis 2026. Eigentlich sollte es am 29. Juni abgesegnet werden, doch dann haben Störfeuer von allen Seiten und ein kindischer Streit zwischen dem neuen FIA-Präsidenten Mohammed bin Sulayem und seinem ehemaligen Generalsekretär Peter Bayer noch eine Verzögerungsschleife bis zum 2. August eingebaut. Ferrari, Mercedes und Renault wollten plötzlich weniger Prüfstandsstunden. Natürlich zum Schaden der Neulinge. Und sie tun jetzt so, dass es ein riesiges Geschenk an Audi und Porsche war, die MGU-H aufzugeben. Das Gegengeschenk war,



SEAN BULL DESIGN

Porsche und Audi sind in der Formel 1 nicht gerade willkommen

dass die FIA darauf verzichtet, an der Vorderachse zu rekuperieren, was technisch eigentlich Sinn machen würde, wenn man 350 Kilowatt elektrisch beisteuern will. So wird man zusätzlichen Sprit verbrennen müssen, um Strom zu erzeugen. Auch die Neulinge bekamen nicht alles, was sie wollten.

Dass Ferrari und Mercedes jetzt wieder das MGU-H-Fass aufmachen, ist ein schlechter Witz. Diese Technologie ist nicht einmal serienrelevant. Ferrari und Mercedes behaupten stur das Gegenteil und verkaufen den elektrischen Turbolader in einigen ihrer Serienmodelle als MGU-H-Derivat. Das ist Augenwischerei. Um den Turbolader elektrisch anzutreiben, braucht es keine Elektromaschine, die aus den Auspuffgasen Energie rekuperiert. Ich kann die Angst der etablierten Hersteller vor den Neulingen nicht verstehen. Sie haben zehn Jahre Erfahrungsvorsprung. Und dann streitet man um Prüfstandszeit, obwohl das Gesamtbudget gedeckelt ist. Wenn jetzt zwei oder drei neue Autokonzerne dem Club beitreten, hilft das allen. Jedes Team wird an Wert gewinnen. Auch die 30 Prozent, die Toto Wolff am Rennteam von Mercedes hält, werden wertvoller. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Sind Audi und Porsche wichtig für die Formel 1? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Die FIA will neue Unterboden-Regeln mit dem Argument der Sicherheit durchdrücken. Sechs Teams rebellieren dagegen

Ein sicheres Eigentor

Die FIA steht unter Druck. Es gibt viele unverständliche Entscheidungen und irrationale Eingriffe in die Regeln. Der Plan für 2023, die Unterböden aus Sicherheitsgründen zu ändern, kann ein Eigentor werden.

Von: **Michael Schmidt**

Der neue FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem hätte sich sein Amt ein bisschen einfacher vorgestellt. Seit er Jean Todt abgelöst hat, steht der Weltverband regelmäßig in der Kritik. Und der Präsident hat seinen Anteil daran. Oft nur, weil er allen zeigen will, wer der neue Chef im Haus ist.

Es begann mit der Schmuck-Affäre. Die FIA reanimierte eine alte Regel und verbot den Fahrern das Tragen von Schmuck. Man hatte den Eindruck, es gäbe nichts Wichtigeres auf der Welt. Gleichzeitig weigerte sich die Rennleitung, auf zwei Unfälle in Miami zu reagieren. Man antwortete den rebellierenden Fahrern,



Wenn die FIA in Zukunft festlegen will, was sicher ist und was nicht, dann trägt sie auch die Verantwortung. Jeder falsch berechnete Grenzwert fällt ihr auf den Kopf.

dass die beanstandete Kurve und die Absperrungen dort den Regeln entsprachen.

Die neue Rennleitung und die Sportkommissare trafen wiederholt Entscheidungen, die im Fahrerlager Kopfschütteln auslösten. Die Red-Bull-Piloten durften in Monte Carlo ungestraft die weiße Linie an der Boxenausfahrt überfahren. Manche Fahrer wurden für die Verletzung der Streckenlimits, Kollisionen oder Abdrängen bestraft, andere nicht. Trotz gleicher Sachlage. Fernando Alonso durfte ohne Strafe in Österreich eine Runde mit einem

losen Rad zurücklegen. Viele Safety-Car-Einsätze ließen unnötig lange auf sich warten. In Melbourne wurde eine DRS-Zone auf Wunsch eines Fahrers entfernt.

Zu viel Einfluss der Teams

Für noch mehr Ärger und Vertrauensverlust sorgten kurzfristige Regeländerungen. Weil sie meistens durch Einflüstern eines oder mehrerer Teams angeschoben wurden. So erhöhte die FIA das Mindestgewicht um drei Kilogramm, weil die Topteams wegen ihrer stark übergewichtigen Autos besonders laut jammerten. Leidtragender war Alfa Romeo. Sie hatten das Limit geschafft.

Gleiches Spiel beim Inflationszuschlag. Die FIA gewährte 4,3 Millionen Dollar extra, nachdem sich einige Teams bei der aktuellen Preissteigerung nicht in der Lage sahen, ihre Autos weiterzuentwickeln. Das entspricht einer klaren Wettbewerbsverzerrung, weil die Teams, die den Kostendeckel gar nicht erreichen, kein Extrageld bekommen.

Mit der jüngsten Reglementkosmetik brachte die FIA 60 Prozent der Teams gegen sich auf. Alles begann damit, dass sich Bin Sulayem von Mercedes dazu instrumentalisieren ließ, Richtlinien für das Aufsetzen der Autos festzusetzen. Der erste Entwurf der Technischen Direktive 039 musste direkt wieder einkassiert werden. Er war die Interpretation einer Regel, die es noch gar nicht gab. Und sie war nicht im Sinne von Mercedes. Statt die Unterböden zu beschneiden, drohte die FIA mit Eingriffen in das Setup der Autos, wenn die vertikalen Schläge zu stark werden.

Aus der TD wurde zunächst einmal ein unverbindlicher Test. In Spa soll er nun Gesetz werden.



WILHELM



Lässt sich FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem zu leicht beeinflussen?

WILHELM



Bei Streitfällen auf der Strecke sind die Urteile der Stewards nicht konstant

WILHELM



Rennleiter Niels Wittich (l.) gilt als beratungsresistent und kompromisslos

XPB

Dann müssen die Böden einheitlich steif sein und die Schutzplanken sich gleichmäßig abnutzen. Dazu darf bei Messungen ein Belastungswert von zehn g nicht überschritten werden. Autos, die darüber liegen, werden als „unsicher“ eingestuft.

Da 2023 mit mehr Abtrieb zu rechnen ist, will die FIA proaktiv vorschreiben, die Kanten der Unterböden um 25 Millimeter anzuheben und den Anstieg des Diffusors zu reglementieren. Das ist fast identisch mit dem, was Mercedes als Pauschallösung ursprünglich vorgeschlagen hatte. Die einzige Chance, die Regel so spät in der Saison noch durchzudrücken, ist auf der Basis von Sicherheitsbedenken.

Sechs Teams laufen dagegen Sturm. Ferrari-Teamchef Mattia Binotto spricht sogar von einem Protest: „Die meisten Teams haben das Bouncing längst im Griff. Zum Rennen in Spa werden feste Grenzwerte bestimmt. Wenn die Autos die Vorgaben einhalten, sind sie per Definition sicher. Das Sicherheitsargument zieht also nicht mehr. Deshalb muss beim Ändern der Regeln der Abstimmungsprozess eingehalten werden. Das tut die FIA nicht.“ Toto Wolff sieht es anders: „Klare Regeln sind besser als Messen.“

Red-Bull-Kollege Christian Horner schimpft: „Da wird viel Lobbyarbeit betrieben, um das Reglement für nächstes Jahr entscheidend zu ändern. Nur damit ein gewisses Team sein Auto tiefer fahren kann und dann von seinem Fahrzeugkonzept profitiert.“ Gemeint ist Mercedes. Chefingenieur Andrew Shovlin widerspricht: „Wir können nicht abschätzen, wem diese Regeländerung am meisten nützten wird. Sie ist ein Weg, das Thema aus der Welt zu schaffen.“

Die Gegner warnen, dass die späte Regeländerung massive Eingriffe in Autos verlangt, die bereits im Entstehen sind, was die Kosten unnötig nach oben treibt. Alfa-Romeo-Chef Frédéric Vasseur glaubt, dass sich die FIA ein Eigentor schießt. „Es liegt in der Verantwortung der Teams, sichere Autos an den Start zu bringen. Wenn jetzt die FIA festlegt, was sicher ist und was nicht, dann trägt sie auch die Verantwortung, sollten die Grenzwerte falsch angesetzt sein.“ Binotto befürchtet weitere Eingriffe auf dieser Grundlage. „Wenn sie konsequent sind, müssten sie uns auch vorschreiben, welche Reifen wir wann verwenden.“ ■

Formel 1

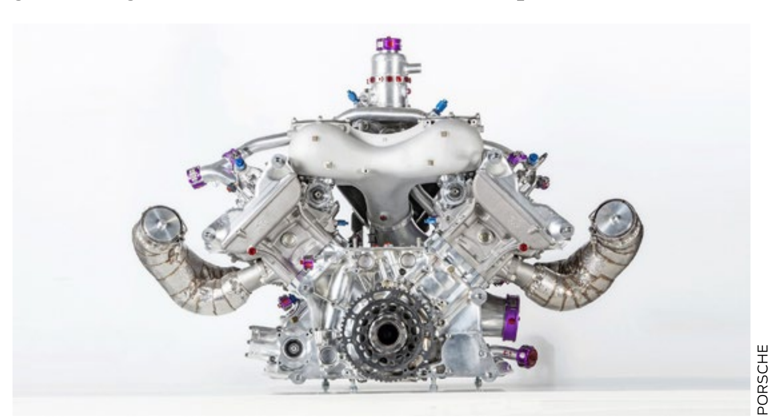
Grünes Licht für Motor

Audi und Porsche haben lange darauf gewartet. Am 2. August soll es so weit sein. Dann stimmt der FIA-Weltrat über die Motorenregeln für 2026 ab. Der letzte Streitpunkt ist noch das Kolbenmaterial.

Von: **Michael Schmidt**

Es war alles schon geplant. Porsche wollte seinen Formel-1-Einstieg beim GP Österreich verkünden. Audi dann zwei Wochen später beim GP Frankreich. Als sich die Abstimmung im FIA-Weltrat verzögerte, planten die deutschen Premiumhersteller die Bekanntgabe für den GP Frankreich und GP Ungarn.

Jetzt müssen Porsche und Audi neue Zeitpläne schmieden. Die FIA wird erst am 2. August über die Motorenregeln für 2026 abstimmen. Danach haben die VW-Töchter 15 Tage Zeit, sich zu verpflichten. Das finanzielle Reglement wurde bereits an alle Motorenhersteller verschickt. Die Prüfstandsstunden werden begrenzt, obwohl es einen Budgetdeckel gibt. Nicht exakt das, was sich die Neulinge gewünscht haben. Die letzte offene Frage betrifft die Kolben. Stahl oder Aluminium? Audi und Porsche wünschen sich Aluminium. Die Etablierten wollen Stahl. Der Vorstandswechsel bei VW soll die Projekte nicht gefährden. Der neue VW-Chef Oliver Blume ist ein Motorsportmann. ■



PORSCHE

Porsche und Audi können ihre F1-Motorenprogramme bald offiziell machen

Formel 1

Aston will Vettel

Aston Martin würde gerne mit Sebastian Vettel weitermachen. Der vierfache Weltmeister bestätigte Gespräche und die gemeinsame Absicht, noch ein Jahr dranzuhängen.

Von: **Michael Schmidt**

Aston Martin tritt auf der Stelle. Die Edelmarke ist seit drei Rennen ans Ende des Mittelfeldes gerutscht. Der AMR22B kann keine schnellen Kurven. „Da fehlt uns der Abtrieb", gibt Sebastian Vettel zu. Trotzdem verteidigt der 35-jährige Deutsche die B-Version, die in Barcelona debütierte und in Silverstone aufgefrischt wurde: „Es war erst mal ein Schritt seitwärts, der uns in Zukunft aber viel mehr Möglichkeiten offenlässt. Das Bouncing haben wir im Griff, und das Arbeitsfenster wurde etwas größer. Die erste Version hatte auf dem Papier viel mehr Abtrieb. Aber wir konnten sie nicht nutzen, weil wir nicht so tief fahren konnten, wie es das Paket verlangt hätte."

Vettel würde gerne wieder um Podestplätze kämpfen, weiß aber, dass bei den Topteams kein Platz frei ist. Trotzdem brennt noch Feuer im mehrfachen Weltmeister. Aston Martin will mit dem Vierfach-Champion in eine dritte Saison gehen, weil er dem Team mit seiner Erfahrung weiterhilft. „Sebastian ist unheimlich engagiert im Gespräch mit den Ingenieuren. Er hat immer neue Ideen und Ansätze und treibt uns an. Alle im Team wollen, dass er bleibt", beobachtet Sportdirektor Andy Stevenson. Vettel bestätigte in Paul Ricard: „Ich spreche mit dem Team. Es gibt die klare Absicht weiterzumachen." Eine Entscheidung wird aber wohl erst nach der Sommerpause fallen, wenn das Bild ein bisschen klarer ist, welche Ideen die von Red Bull und Mercedes abgeworbenen Ingenieure einbringen. ■



ASTON MARTIN

Die Chancen stehen gut, dass Sebastian Vettel der Formel 1 erhalten bleibt

NACHRICHTEN

KALENDER IM AUGUST
Der Formel-1-Kalender für die Saison 2023 wird erst im August Gestalt annehmen. Dann steht fest, ob Südafrika kommt. Im Moment sieht es eher so aus, dass Kyalami erst 2024 sein Comeback gibt. Dann käme noch einmal Spa-Francorchamps in den Kalender. China will offenbar seine Covid-Politik ändern. Nur dann ist ein Grand Prix in Shanghai möglich. Sollte China wieder ausfallen, wird das Rennen nicht ersetzt. Damit gäbe es nur 23 Rennen.

PARKEN BEI LOSEM RAD
Fernando Alonso ist in Spielberg noch einmal mit einem blauen Auge davongekommen. Er brachte seinen Alpine nach einem missglückten Boxenstopp mit losem linken Vorderrad an die Box zurück. Die Sportkommissare stellten die Untersuchung ein, weil das Rad sich nicht weit genug gelöst hatte. Das wird sich ändern. In Zukunft muss der Fahrer sofort anhalten, wenn ein Rad nicht richtig arretiert ist. Tut er es nicht, drohen 30 Sekunden Zeitstrafe und eine Versetzung um zehn Startplätze beim nächsten Rennen.

TEAM-KONTAKT WEG
Weil sich die FIA-Rennleiter Niels Wittich und Eduardo Freitas weigerten, mit den Teamvertretern am Funk zu diskutieren, stellt die FIA einen eigenen Mann dafür ab. Gwenael Bourcier steht seit dem GP Frankreich nicht mehr in Diensten der FIA. Jetzt muss der Reserve-Rennleiter mit den Teams kommunizieren. In Paul Ricard war das Wittich.

TSUNODA MUSS WARTEN
Yuki Tsunoda wird 2023 aller Wahrscheinlichkeit nach das zweite Alpha-Tauri-Cockpit neben Pierre Gasly behalten. Für eine Verkündung ist es aber noch zu früh: „Yuki muss zeigen, dass er den Platz verdient hat. Wir wollen den Druck hochhalten", verriet Teamchef Franz Tost.

Ayumu Iwasa hatte nach seinem ersten Sieg in der Formel 2 Grund zu jubeln

RED BULL

Premiere für Iwasa

Die Formel 2 sah in Frankreich zwei Siege von Red-Bull-Junioren. Das Sprintrennen am Samstag entschied Liam Lawson für sich, während Ayumu Iwasa am Sonntag erstmals triumphierte. In der Meisterschaft bleibt Felipe Drugovich komfortabel in Führung.

Von: **Joel Lischka**

Nach der Strafen-Orgie wegen Track-Limits-Vergehen in Spielberg zeigten die Formel-2-Fahrer in Le Castellet, dass es auch anders geht. Das Qualifying war eine knappe Angelegenheit. Logan Sargeant war 0,006 Sekunden schneller als Ayumu Iwasa und 0,029 Sekunden vor Frederik Vesti.

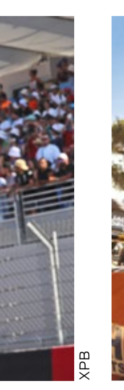
In umgekehrter Reihenfolge startend, bekam Jehan Daruvala die Pole-Position für das Sprintrennen zugesprochen. Neben ihm stand mit Liam Lawson ein weiterer Red-Bull-Junior.

Lawson überholt außen

Als die Lichter ausgingen, behielt Daruvala die Führung, Lawson hingegen kam schlecht aus dem Startblock und verlor Platz 2 an Marcus Armstrong. Besser machte es David Beckmann. Der Deutsche fuhr als Ersatz für den an Corona erkrankten Jake Hughes für Van Amersfoort. Von Platz 17 katapultierte sich Beckmann auf Rang 12. Liam Lawson zeigte sich schnell erholt von seinem schlechten Start und überholte nach vier Runden Armstrong außen in der Nord-Schikane. Ein paar Umläufe später löste Enzo Fittipaldi eine Safety-Car-Phase aus, als er Roberto Merhi in der Schikane abräumte. Amaury Cordeel konnte Fittipaldi nicht mehr ausweichen und fuhr in das stehende Auto. Nach dem Re-Start erwies sich Lawson als schneller als Daruvala und überholte den Inder außen in der Schikane. Daruvala berührte dabei den Neuseeländer. Im Ziel belegten Lawson, Daruvala und Théo Pourchaire die ersten drei Plätze. Der Franzose bekam jedoch noch eine Strafe für ein unsauberes Manöver gegen Armstrong. Felipe Drugovich erbte Platz 3.

Iwasa unantastbar

Am Sonntag zeigte Jack Doohan einen Raketenstart. Der Australier schoss von Rang 4 nach vorne – aber nicht für lange. Ayumu Iwasa schnappte ihn in Runde 1 vor der Schikane. Wegen einer Kollision zwischen Dennis Hauger und Marcus Armstrong gab es erneut eine Safety-Car-Phase. Für einen Aufreger sorgte Doohan, als er Pourchaire in der Schikane attackierte, aber sein Auto verlor. Der Franzose wich dem Virtuosi-Piloten geistesgegenwärtig aus. An der Spitze fuhr Iwasa überlegen zu seinem ersten Formel-2-Sieg. Das Podium komplettierten Pourchaire und Vesti. Platz 4 ging an Tabellenführer Drugovich, der nach dem Wochenende an der Côte d'Azur mit 39 Punkten Vorsprung weiterhin auf Titelkurs fährt. David Beckmann blieb punktelos. ■



XPB

Liam Lawson schnappte sich den Sieg im Sprintrennen



MP MOTORSPORT

Felipe Drugovich bleibt in der Formel 2 auf Titelkurs

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Liam Lawson	41.22,995 min
2.	Jehan Daruvala	+ 3,206 s
3.	Felipe Drugovich	+ 4,835 s
4.	Jack Doohan	+ 5,709 s
5.	Frederik Vesti	+ 7,948 s
6.	Ayumu Iwasa	+ 8,260 s
7.	Théo Pourchaire	+ 9,552 s
8.	Logan Sargeant	+ 9,654 s
9.	Marino Sato	+ 10,586 s
10.	David Beckmann	+ 10,979 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Ayumu Iwasa	57.54,568 min
2.	Théo Pourchaire	+ 8.649 s
3.	Frederik Vesti	+ 9,887 s
4.	Felipe Drugovich	+ 10,253 s
5.	Jack Doohan	+ 16,050 s
6.	Liam Lawson	+ 19,680 s
7.	Jehan Daruvala	+ 27,558 s
8.	Clement Novalak	+ 32,852 s
9.	Roy Nissany	+ 36,514 s
10.	Enzo Fittipaldi	+ 37,686 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Felipe Drugovich	173
2.	Théo Pourchaire	134
3.	Logan Sargeant	118
4.	Jehan Daruvala	94
5.	Liam Lawson	79

Sorge um Newgarden



Josef Newgarden dominierte am Samstag den ersten Iowa-Lauf. Am Sonntag flog er unverschuldet ab und brach kurz darauf zusammen

INDYCAR

Für den Penske-Piloten Josef Newgarden sah es lange nach einem perfekten Wochenende aus: Der zweimalige Champion gewann auf dominante Weise den Samstags-Lauf und konnte auch am Sonntag schnell der Konkurrenz enteilen. Doch dann schlug er nach einem Aufhängungsschaden hart in die Bande ein. Wenig später brach Newgarden zusammen und wurde für weitere Untersuchungen in ein Krankenhaus geflogen.

Von: **Philipp Körner**

Die US-Amerikaner haben für kleine, intensive Ovale wie den Iowa Speedway einen recht treffenden Spitznamen: Bullring. Zu Deutsch: Stierkampfarena. Dank seines alten Asphalts und der progressiven Kurvenüberhöhung gehört der 1,43 Kilometer lange Speedway zu den Lieblingsstrecken vieler Fahrer. Denn seine deftigen Bodenwellen und diversen Linien sorgen häufig für das actionreichste, mutigste Racing des Jahres. Entsprechend glücklich war man also im Paddock, als der Serienbesitzer Roger Penske und die regionale Supermarktkette Hy-Vee die Rückkehr der Anlage östlich der Hauptstadt Des Moines bekannt gaben.

Für das Comeback fuhren die Organisatoren groß auf: Die beiden Läufe wurden jeweils von zwei Konzerten namhafter Country- und Pop-Sänger eingerahmt. Dank des Festival-Charakters waren die Tickets an beiden Tagen ausverkauft. Den Ton auf der Strecke gab hingegen zunächst Will Power (Team Penske) an, der in der Qualifikation die Pole-Positionen für beide Rennen holte. Der Australier ist durch den Doppelpack nur noch ein Top-Ergebnis vom Rekordhalter Mario Andretti entfernt, der die Liste mit 67 Poles anführt.

Rennsetups zahlen sich aus

Die Top 3 für das erste, mit 250 Runden etwas kürzere Samstagsrennen komplettierten sein Teamkollege Josef Newgarden und der Carpenter-Fahrer Conor Daly. Während das Team Penske sein Fahrertrio mühelos in die Top 5 bringen konnte, haderten die Meisterschaftskonkurrenten von Chip Ganassi Racing mit ihrer Quali-Leistung. Der Führende

> „Alle Scans auf mögliche Hirnverletzungen fielen negativ aus. Eine weitere Untersuchung durch IndyCar-Ärzte erfolgt am Donnerstag."
>
> Team Penske

Marcus Ericsson startete nur auf Position 12. Dahinter folgten mit Scott Dixon, Álex Palou und Jimmie Johnson geschlossen seine Ganassi-Teamkollegen. Da auch Andretti Autosport schwächelte, positionierte sich so Patricio „Pato" O'Ward (McLaren SP) als erster echter Penske-Jäger auf Platz 4.

Die entscheidende Szene des Auftakts ereignete sich in Runde 23 recht früh. Nachdem Will Power gleich zu Beginn einen großen Vorsprung herausgefahren hatte, brachte die erste Unterbrechung des Tages – Jimmie Johnson hatte sich ohne Konsequenzen gedreht – Newgarden wieder in Schlagdistanz. Direkt beim Restart zuckte der 31-Jährige aus Tennessee heraus und übernahm die Führung. Trotz drei weiterer Unterbrechungen und brenzliger Situationen im für Iowa typischen, erbarmungslosen Verkehr war Newgarden auf seiner Favoritenstrecke nicht mehr zu schlagen.

Im Kampf um das restliche Podium ging es derweil munter zu. Zusätzlich zum Duo Power und O'Ward mischte auch Titelanwärter Ericsson fleißig mit. Der Indy-500-Sieger und bekennende Oval-Fan, der wie die anderen Ganassi-Fahrer von einem besseren Rennsetup profitierte, übertrieb es jedoch in der zweiten Hälfte etwas und musste sich abschließend mit Rang 8 anfreunden. In einem hart umkämpften Schlussspurt arbeitete sich dann O'Ward nach einem etwas missglückten Stopp auf Platz 2 vor. Power beendete den Samstag auf dem dritten Rang.

Der Sieger Newgarden resümierte betont zurückhaltend: „In gewisser Weise war es bislang ein frustrierendes Jahr für uns. Wir hatten zwar vier starke Ergebnisse, aber ich habe das Gefühl, dass wir an den meisten Wochenenden siegfähig waren. Das Timing war häufig nicht auf unserer Seite. Dafür kann keiner etwas."

Obwohl er dank des Sieges massiv Punkte aufholen konnte, lehnte er die Favoritenrolle für

den Sonntag ab: „Ich habe ein gutes Auto, und wir haben heute als Team gute Arbeit geleistet. Aber das garantiert einem nichts für das nächste Rennen."

Schock in Runde 235

Der zweite Lauf mit einer Distanz von 300 Runden fand nach einer recht hektischen Startphase schnell in einen Rhythmus. Wie am Vortag fuhren Will Power und Josef Newgarden früh davon. Pato O'Ward sprang innerhalb weniger Runden von Rang 7 auf 3, blieb aber angesichts der sensiblen Reifen erstmal auf Abstand zum Penske-Duo.

Diesmal brauchte Newgarden 84 Umläufe, um in einem harten, aber fairen Duell an Power vorbeizuziehen. Parallel zum Geschehen am Samstag konnte der zweimalige Champion daraufhin das Rennen von der Spitze aus managen. Mit nur einer Safety-Car-Phase nach einem Abflug des Foyt-Fahrers Kyle Kirkwood blieben ihm auch die in Iowa riskanten Restarts erspart. Für die zweite Neutralisierung des Rennens sorgte er dann aber selbst. In der vierten Kurve drehte sich das schwarz-weiße Auto plötzlich mit dem Heck voran in die Bande. Die Vermutung eines Aufhängungsschadens sollte sich im Nachgang schnell bewahrheiten. Newgarden verließ geschockt, aber selbstständig sein Auto und wurde untersucht.

Der Sieg ging an Pato O'Ward, der es pragmatisch sah: „Ich weiß, dass wir die Pace für den Sieg gehabt hätten. Wir waren in der richtigen Position." Scott McLaughlin (Team Penske) rundete sein Iowa-Debüt mit einem Podium ab. Erwähnenswert ist außerdem Jimmie Johnson, der am Sonntag mit Rang 5 sein bestes IndyCar-Ergebnis einfuhr. Sein Ganassi-Kollege Ericsson führt dank eines sechsten Rangs weiter in der Meisterschaft.

Während schon Vorfreude auf die Party am Nachmittag einsetzte, erreichte eine Schockmeldung das Fahrerlager: Josef Newgarden war bei seinem Motorhome kollabiert und mit dem Kopf aufgeschlagen. Nach einer weiteren Untersuchung im Medical Center wurde er bei Bewusstsein in ein Krankenhaus geflogen. Mit dem Helikopter umging man den abfließenden Verkehr. Nach sorgenvollen Stunden kommunizierte sein Team: „Alle Scans auf mögliche Hirnverletzungen fielen negativ aus. Newgarden wird die Nacht im Krankenhaus verbringen. Eine weitere Untersuchung durch IndyCar-Ärzte erfolgt am Donnerstag." Beruhigende Nachrichten nach einem dramatischen Sonntag, an dem der Titel unwichtig wurde. ■



MOTORSPORT IMAGES

Jimmie Johnson feierte mit Rang 5 in Lauf 2 sein bestes IndyCar-Ergebnis


INDYCAR

Erfrischung im Titelkampf: Patricio O'Ward durfte zweimal aufs Podium

PUNKTESTAND FAHRER

nach dem 12. Rennen

	Fahrer	Punkte
1.	Marcus Ericsson	403
2.	Will Power	395
3.	Josef Newgarden	369
4.	Scott Dixon	369
5.	Patricio O'Ward	367
6.	Álex Palou	359
7.	Scott McLaughlin	317
8.	Colton Herta	278
9.	Felix Rosenqvist	275
10.	Alexander Rossi	265

INDYCAR, IOWA

11. von 17 Rennen; Renndistanz: 250 Runden (223,5 Meilen)

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Josef Newgarden	Penske-Chevrolet	1:39.34,4218 h
2.	Patricio O'Ward	McLaren SP-Chevrolet	+ 6,1784 s
3.	Will Power	Penske-Chevrolet	+ 20,2822 s
4.	Rinus VeeKay	Ed Carpenter-Chevrolet	+ 20,3748 s
5.	Scott Dixon	Chip Ganassi-Honda	+ 21,9744 s
6.	Álex Palou	Chip Ganassi-Honda	+ 1 Runde
7.	Romain Grosjean	Andretti-Honda	+ 1 Runde
8.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi-Honda	+ 1 Runde
9.	Graham Rahal	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 1 Runde
10.	Christian Lundgaard	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 1 Runde

12. von 17 Rennen; Renndistanz: 300 Runden (268,2 Meilen)

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Patricio O'Ward	McLaren SP-Chevrolet	1:54.23,2097 h
2.	Will Power	Penske-Chevrolet	+ 4,2476 s
3.	Scott McLaughlin	Penske-Chevrolet	+ 9,4464 s
4.	Scott Dixon	Chip Ganassi-Honda	+ 11,1499 s
5.	Jimmie Johnson	Chip Ganassi-Honda	+ 12,3251 s
6.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi-Honda	+ 14,2340 s
7.	Felix Rosenqvist	McLaren SP-Chevrolet	+ 17,6887 s
8.	David Malukas	Dale Coyne-Honda	+ 18,3725 s
9.	Romain Grosjean	Andretti-Honda	+ 19,5576 s
10.	Takuma Sato	Dale Coyne-Honda	+ 20,7325 s

NACHRICHTEN

PALOU-UPDATE

Die Vertragsstreitigkeiten rund um Álex Palou beschäftigten auch in Iowa das Fahrerlager. Chip Ganassi Racing hatte zunächst eine Verlängerung mit dem Spanier kommuniziert, der Palou jedoch öffentlich widersprach. Er wirft dem Team unter anderem ein gefälschtes Zitat vor. Stattdessen wolle er zu McLaren wechseln. Nun wurde bekannt, dass Chip Ganassi Racing keine Daten abseits der Rennwochenenden mehr mit ihm teilt. Diese Vorgehensweise ist zwar nicht ungewöhnlich, trifft aber meist Piloten, die ein Team sicher verlassen werden. Palou gab sich wie auch in Toronto sehr entspannt: „Ich habe immer noch denselben Austausch mit dem Team, den Ingenieuren und der Crew. Aber jetzt kann ich nichts mehr von zu Hause aus machen."

LIGHTS-KONTROVERSE

Für hitzige Diskussionen sorgte am Samstag ein Duell in der Nachwuchsserie Indy Lights. Der in der Meisterschaft dominierende Linus Lundqvist (HMD Motorsports with Dale Coyne Racing) hatte den zweitplatzierten Matthew Brabham (Andretti Autosport) unsanft in die Oval-Bande gedrückt. Der Sprössling der Rennfahrer-Dynastie konnte sich trotz eines gebrochenen Frontflügels ins Ziel retten und beschwerte sich lautstark: „Schau in die Spiegel!" Lundqvist berief sich auf einen Spotter-Fehler, wurde aber trotzdem um drei Plätze nach hinten versetzt. Der Sieg ging so an den Andretti-Fahrer Hunter McElrea.


INDYCAR

Lauf 13: Indy-Rundkurs (30. Juli)



Kreis der Favoriten

AUDI

Das gibt es sonst nirgendwo: Nur beim 24h-Rennen in Spa geht eine einzige Fahrzeugklasse an den Start! 66 GT3-Wagen werden am kommenden Wochenende das Rennen auf der Ardennen-Achterbahn in Angriff nehmen. Gut ein Drittel aller Autos startet in der Pro-Klasse für Profipaarungen. Wir klären die Favoritenfrage.

Von: **M. Schurig; A. Cotton**

Erst seit Mitte Juli wissen wir wirklich, welche Hersteller auf den Titel in der Intercontinental GT Challenge (IGTC) spekulieren. Denn sie mussten vor dem wichtigsten Rennen des Jahres, dem 24h-Klassiker in Spa (30./31.Juli), die Hosen herunterlassen und erklären, ob sie die volle Saison bestreiten – oder nicht. Warum das wichtig ist? Neben Mercedes-AMG, Audi Sport und Lamborghini sind nun auch Porsche und Ferrari fix. Die IGTC-Marken dürfen in Spa bis zu vier Autos für die Punktewertung nennen, davon bis zu drei Fahrzeuge mit reinen Profi-Besatzungen. Der Kreis der Favoriten stellt sich also damit quasi von selbst auf.

Dabei bräuchte es den IGTC-Köder eigentlich gar nicht: Unter der gütigen Regentschaft von GT-Promoter Stéphane Ratel hat sich der Klassiker in Spa auch ohne den internationalen Titelbezug prächtig entwickelt. Am letzten Juli-Wochenende gehen 66 GT3-Teams an den Start – nur sechs Autos weniger als beim bisherigen Rekord aus der Saison 2019.

24h Spa: Masse & Klasse

Im vergangenen Jahr setzte sich das Ferrari-Team Iron Lynx in einer spektakulären Schlussphase mit Starkregen gegen den WRT-Audi durch – der erste Ferrari-Sieg in Spa seit 17 Jahren. In den Vorjahren war Porsche mit zwei unterschiedlichen Teams (Rowe Racing und GPX Racing) erfolgreich. Wer hat bei der 74. Ausgabe 2022 die besten Karten?

Vor allem die in der IGTC eingeschriebenen Hersteller glänzen durchweg mit starken Aufgeboten in der Pro-Klasse mit Profi-Fahrerpaarungen, wo insgesamt 23 Fahrzeuge gemeldet sind. Iron Lynx will den Vorjahressieg wiederholen und bringt zwei starke, mit Werkspiloten besetzte 488 GT3 (#51: Nicklas Nielsen, James Calado und Miguel Molina; #71: Davide Rigon, Antonio Fuoco und Daniel Serra) an den Start.

Im Audi-Lager starten die Vorjahreszweiten, Charles Weerts, Dries Vanthoor und Kelvin van der Linde, wieder auf der legendären WRT-Startnummer #32, im Schwesterauto ist neben Nico Müller und Frédéric Vervisch auch MotoGP-Star Valentino Rossi genannt. Die Teams Saintéloc, Car Collection und Attempto Racing bringen jeweils ein weiteres Pro-Auto an den Start, womit Audi breit aufgestellt ist.

Mercedes konnte das wichtigste GT3-Rennen der Welt seit 2013 nicht mehr gewinnen, obwohl sie in den letzten drei Jahren jeweils die besten Startplätze im Qualifying geholt hatten. Die lange Dürrephase soll 2022 endlich enden: das Team Akkodis ASP stellt mit Raffaele Marciello, Jules Gounon und Daniel Juncadella (#88) vielleicht sogar die beste Fahrerpaarung im ganzen Feld. Dazu bringen die Teams GetSpeed und GruppeM Racing jeweils ein weiteres Pro-Auto an den Start. Mercedes ist übrigens der einzige GT3-Hersteller, der Autos in allen fünf Klassen (Pro, Pro-Am Cup, Gold Cup, Silver Cup und Bronze Cup) am Start hat.

Bei Porsche vertritt das Team Dinamic Motorsport den Hersteller als GTWC-Fixstarter, die restlichen Teams haben sich nur für Spa herausgeputzt: das GPX-Team (Kévin Estre, Michael Christensen, Richard Lietz) vereint die Siegercrew von 2019, KCMG ist mit Nick Tandy, Laurens Vanthoor und Dennis Olsen ebenfalls stark aufgestellt, dazu kommt das Team EMA Motorsport.

Fehlt von den IGTC-Startern noch Lamborghini: Die Italiener werfen zwei Huracán des Teams Emil Frey Racing in die Schlacht, die auch die GT World Challenge Europe bestreiten. Lamborghini glänzte in den letzten zwei Jahren mit gutem Speed in Spa, aber den Gesamtsieg verpasste man jeweils deutlich. 2022 teilen sich Mirko Bortolotti, Albert Costa und Jack Aitken das Auto mit der Nummer 63, den Schwesterwagen pilotieren Giacomo Altoè, Arthur Rougier und Léo Roussel. Dazu setzt Orange 1/KPAX einen weiteren Lamborghini Huracán GT3 Evo in der Pro-Klasse ein.

BMW: 25. Sieg mit M4?

Die vierte deutsche Großmacht im GT3-Sport, BMW, ist zwar nicht für die IGTC-Saison eingeschrieben, doch die Bayern wollen endlich wieder an ihre guten Ergebnisse aus der Vergangenheit (Siege 2015, 2016 und 2018) anknüpfen. Mit dem M4 GT3 hat man fraglos ein schnelles Auto zur Verfügung, auch wenn der junge M4 seine Steherqualitäten über die Ultradistanz von 24 Stunden erst noch unter Beweis stellen muss. Diese Aufgabe hat 2022 Rowe Racing vor der Brust, die zwei Pro-Autos für die Paarungen Augusto Farfus, Nick Yelloly und Nicky Catsburg (#98) sowie die Juniorpiloten Daniel Harper, Max Hesse and Neil Verhagen (#50) einsetzen. Das Ziel

ist klar: BMW will endlich seinen 25. Gesamtsieg in Spa holen!

Haben die Exoten in Spa eine Chance gegen die deutsche GT3-Übermacht, die bis 2020 zehn Siege in Folge schröpfte? Vielleicht Aston Martin, die im letzten Jahr mit Platz 3 für Nicki Thiim, Marco Sørensen und Ross Gunn aufhorchen ließen, 2022 unterstützen die Briten zwei GT-Teams (Beechdean Racing und Heart of Racing/TF Sport).

Oder Mclaren, die 2021 mit Platz 7 ihr bestes Ergebnis beim 24h-Rennen in Spa geholt hatten. Das Jota-Team von Sam Hignett bringt auch in diesem Jahr wieder einen 720S GT3 für Rob Bell, Marvin Kirchhöfer und Ollie Wilkinson an den Start.

Strecke, Reifen und BOP

Soweit die Papierform, in der Realität kann vieles anders aussehen, denn einige wichtige Parameter haben sich verändert: Erstens wurde die Strecke in Spa teilweise neu asphaltiert, neu dazu kamen in einigen Kurven Kiesbetten. Dazu sorgten bei Vortests die Änderungen in Eau Rouge und Raidillon für Kritik, nachdem es dort bereits in den Vorjahren zu einigen schweren Unfällen gekommen war. Der Veranstalter SRO wird erst kurz vor dem Rennen seine Strategie beim Thema Tracklimit-Verstöße erklären. Dazu gab es beim Vortest Reifenschäden, offenbar aufgrund scharfer Kiesel, die nach Ausritten auf die Strecke zurückgebracht wurden. Außerdem traten Schnittverletzungen der Reifen an den neuen Kurbs auf und obendrein Schäden wegen zu geringer Luftdrücke.

Die Rundenzeiten sind im Vergleich zu 2021 abermals gesunken, weshalb der Reifenpartner Pirelli Grenzwerte für Sturz (verpflichtend) und Luftdruck (empfohlen) implementiert hat, jedoch erfolgt im Rennen keine permanente Luftdruckkontrolle wie in der IMSA-Serie. SRO könnte die Safety-Car-Prozedur nochmals nachziehen, um ein zu starkes Abfallen der Luftdrücke in den Gelbphasen zu begrenzen.

Die Reifenlage hat sich 2022 eh geändert: Nachdem Pirelli für 2020 einen modifizierten Hinterreifen für die GTWC-Serien entwickelt hatte, kam 2022 ein Update für den Vorderreifen, dazu wurden Mischungen und Konstruktionen für Vorder- und Hinterachse in Nuancen noch mal aneinander angepasst. Bei den bisherigen GTWC-Läufen gab es mit Ausnahme des Hitzerennens in Le Castellet keine Auffälligkeiten, außer dass sich insgesamt der Speedunterschied zwischen neuen und gebrauchten Reifen bei allen GT3-Marken offenbar nochmals verringert hatte.

Diese neuen Rahmenbedingungen sorgten auch noch einmal für Anpassungen bei den Fahrzeug-Einstufungen (BOP), einer weiteren Variablen für das Rennen in Spa. Da mit Ausnahme des BMW M4 jedoch keine neuen GT3-Autos in Belgien am Start stehen, sollte die BOP nicht der zentrale Faktor sein, auch wenn die flüssige Strecke in den Ardennen erfahrungsgemäß gewisse Fahrzeugtypen bevorzugt – doch das gehört bekanntlich in das Kapitel Streckenvarianz. ■

INFO 24h-RENNEN IN SPA (GTWC/IGTC)

Wichtige Termine:

Mittwoch, 27. Juli:	17:30–20:30 Uhr Fahrerparade in Spa
Donnerstag, 28. Juli:	10:50–12:20 Uhr Erstes Freies Training 24h Spa
	16:15–17:15 Uhr Pre-Qualifying 24h Spa
	20:40–22:00 Uhr 24h-Rennen Qualifying 24h Spa
	22:20–23:50 Uhr Nacht-Training 24h Spa
Freitag, 29. Juli:	18:20–18:50 Uhr Warm-up 24h Spa
	19:00–19:30 Uhr Super Pole 24h Spa
Samstag, 30. Juli:	16:45 Uhr 24h-Rennen Spa Start

Ticketpreise:

Erwachsener	Donnerstag bis Sonntag: 45 Euro inkl. Konzert am Samstag
Erwachsener	Donnerstag bis Sonntag inkl. Fahrerlagerzugang: 75 Euro
Erwachsener	Tages-Tickets am Sonntag 35 Euro

TV/Livestream:

Sky Sport überträgt die kompletten 24 Stunden Spa und die Superpole am Freitag live und kostenlos im Stream auf skysport.de und in der Sky Sport App. Livestream und Live-Timing von allen Sessions auf: **www.totalenergies24hours.com/live**



IGTC

66 GT3-Autos von neun Marken und 236 Fahrer: Spa ist eine Reise wert!



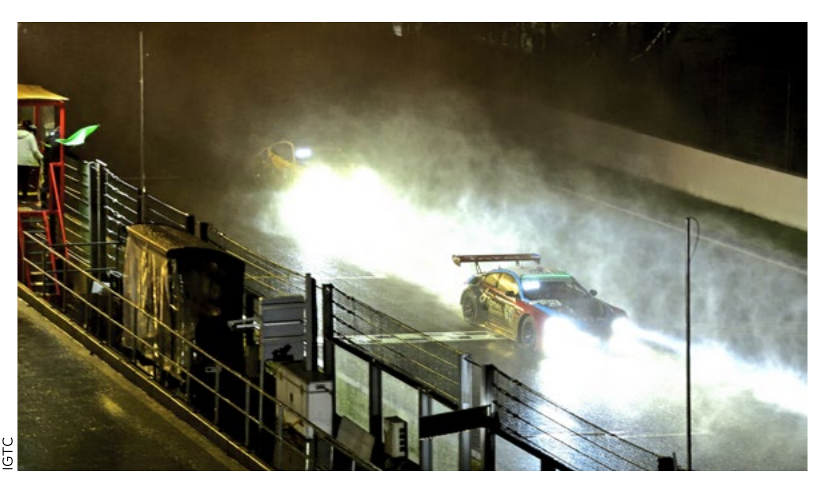
IGTC

Ferrari siegte 2021 in einem Herzschlagfinale gegen den WRT-Audi



IGTC

Fankultur: Am Mittwoch kommen alle Fahrer und Autos in die Stadt



IGTC

Noch verspricht der Wetterbericht sonniges Wetter für Spa. Wirklich???

GT-Rennserien: Wildwuchs bei nachhaltigen Kraftstoffen

SRO will grünen Kraftstoff

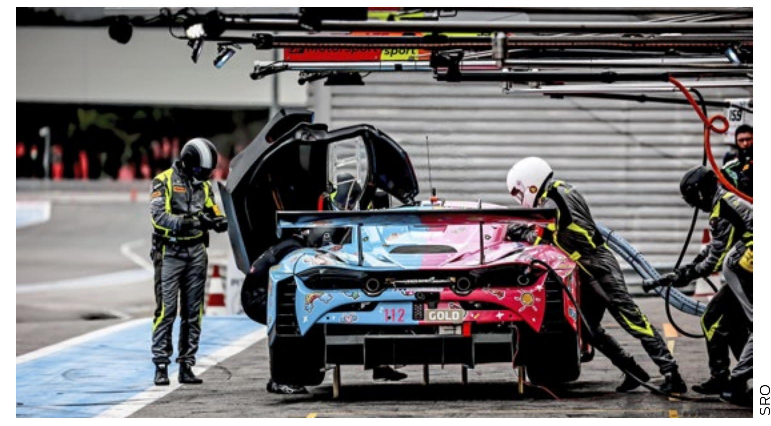
Nach der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft und dem ADAC GT Masters will auch SRO-Boss Stéphane Ratel im kommenden Jahr ein nachhaltiges Benzin in seinen Meisterschaften einführen. Die vielen individuellen Wege der einzelnen Promoter bereiten den Herstellern jedoch Sorgen.

Von: **Bianca Leppert**

Dass nachhaltige Kraftstoffe im Motorsport ein wichtiger Bestandteil der Zukunft sein müssen, ist unbestritten. Doch es gibt derzeit keinen einheitlichen Fahrplan. Stattdessen versucht jede Rennserie schneller als die andere zu sein, um mit den zukunftsweisenden Technologien für sich zu werben. Nach der Einführung eines Biokraftstoffs aus Weinreben-Abfällen in der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft und dem Sprit im ADAC GT Masters, der aus 50 Prozent erneuerbaren Komponenten besteht, will Ratel beim 24h-Rennen in Spa seine Kraftstoff-Pläne für die Saison 2023 verkünden. Im Vorfeld wurden die Hersteller befragt, welche Wünsche und Anforderungen sie für solch einen Sprit haben.

Die sehen jedoch die Schwierigkeit darin, dass jeder seine eigene Suppe kocht, und haben bei der FIA bereits angestoßen, einen einheitlichen Rahmen für das Thema zu schaffen. „Es ist fast unmöglich, alles abzuprüfen", sagt AMG-Kundensportleiter Stefan Wendl. „Es bedarf einer Norm, wie der Sprit zusammengesetzt wird, oder zumindest Homologationszeiträume, damit nicht jedes Jahr etwas Neues kommt. Braucht man überall noch verschiedene Mappings, macht es das schwieriger für die Kunden." In der GT4-Serie des ADAC GT Masters gab es offenbar bereits ein Problem, weil an einem AMG-Fahrzeug ein Filter mit Partikeln verstopfte. Das Thema Einspritzventile scheint ebenfalls ein Thema zu sein – die GT4-Technik ist im Vergleich zum GT3 wohl anfälliger dafür.

Auch Porsche-GT3-Projektleiter Sebastian Golz ist für einheitliche Bestimmungen und hat seinen Teams empfohlen, den Sprit nach jedem Mal fahren abzutanken. „Wir haben aktuell noch keine negativen Infos von Kunden, aber so was zeigt sich auch erst nach einigen Monaten – also in der aktuellen Phase." ■



SRO

Ab 2023 will der GTWC-Ausrichter SRO einen nachhaltigen Sprit einführen

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

FÜNF MARKEN IN DER IGTC

Neben Mercedes, Audi und Lamborghini haben sich nun auch Porsche und Ferrari zur Intercontinental GT Challenge bekannt. So kann die SRO nun die Punkte auf der Grundlage der Ergebnisse von Bathurst vergeben, wo die SunEnergy1-Mannschaft von Mercedes-AMG mit Kenny Habul, Martin Konrad, Luca Stolz und Jules Gounon als erste Pro-Am-Mannschaft ein IGTC-Rennen gewann. Aufgrund der Pandemie war kein Pro-Auto am Start. Ursprünglich sollten beim 12h-Rennen nur Punkte für die Hersteller vergeben werden. Nach Rücksprache mit den einzelnen Marken kann dieses Rennen nun aber auch für die Punktewertung der Fahrermeisterschaft herangezogen werden.

AMMERMÜLLER HÖRT AUF

Michael Ammermüller, der Meister des ADAC GT Masters 2020, hat seine Saison im Porsche Carrera Cup und im Porsche Supercup vorzeitig beendet. Der Bayer tat sich schwer, wieder auf das Leistungsniveau zu kommen, das er vor seinem Ausflug in den GT-Sport zeigte. Er stellte auch infrage, ob er seine Motorsportkarriere überhaupt fortsetzt.

VANHALL MIT LMH-TEST

Der vom Team Kolles Racing entwickelte LMH-Rennwagen wurde auf dem Lausitzring einem zweiten größeren Test unterzogen. Laut Teamquellen spulte das auf den Namen Vanwall getaufte Hypercar mit Gibson-V8-Motor in zwei Tagen 270 Runden ab. Das Kolles-Hypercar folgt dem Glickenhaus-Konzept, verzichtet also auf den Hybridantrieb. Der Test am Lausitzring war der zweite große Test nach zweitägigen Testfahrten in Most im April. Am Steuer saß der französische Profipilot Tom Dillmann.

LAMBO: LMDH-FAHRER FIX

Die Sportabteilung Lamborghini Squadra Corse hat letzte Woche die ersten beiden Piloten für das neue LMDh-Projekt bekannt gegeben: Erwartungsgemäß hat Lamborghini seine beiden Topfahrer Mirko Bortolotti und Andrea Caldarelli bestätigt, und zwar sowohl als Einsatz- wie als Testfahrer. Lamborghini hatte den LMDh-Einstieg erst im Mai bekannt gegeben, im Juni folgte die Bestätigung der Zusammenarbeit mit LMP2-Chassiskonstrukteur Ligier.



LAMBORGHINI

DSK UNTERSTÜTZT DMSB

Der Deutsche Motor Sport Bund (DMSB) hat eine Task Force ins Leben gerufen, die sich mit den Auswirkungen der aktuellen Lieferkettenprobleme beschäftigt. Infolge des Ukraine-Kriegs, aber auch bedingt durch Ressourcenknappheit und weltweite Logistikprobleme ist absehbar, dass bestimmte Produkte und Bauteile – vor allem Reifen, Computer-Chips und Stahl – in den kommenden Monaten möglicherweise knapp werden und dies die Durchführung von Motorsportveranstaltungen erschweren wird. Der DSK begrüßt die Initiative und wird den DMSB tatkräftig unterstützen. „Viele unserer fast 13 000 Mitglieder sind aktive Motorsportler, die in unzähligen Sparten zu Hause sind. Die DSKler agieren am Puls der Zeit. Sollten irgendwo Engpässe auftreten, nehmen sie als Betroffene unmittelbar Notiz davon", sagt DSK-Präsident Dr. Karl-Friedrich Ziegahn. „Wir bitten unsere Mitglieder, uns umgehend zu informieren, damit wir mit dem DMSB in Dialog treten und die Probleme gebündelt vortragen können."

„Wir brauchen kein neues Auto“

Kein Fahrer hat in der ersten Saisonhälfte mehr gekämpft und geschraubt als Thierry Neuville. Zwei Podiumsplätze sind die magere Ausbeute, trotz Tabellenrang 2 zu wenig für den 34-Jährigen. Der Belgier über die Technik, Teamstruktur und neue Chancen.

Von: **Reiner Kuhn**

Hand aufs Herz, wie gerne würden Sie in einem Toyota Yaris Rally1 sitzen?
(lacht) Ich sage es mal so: Ich denke, es dürfte klar sein, dass ich im schnellsten Auto sitzen will. Und es wäre gut, wenn dies ein Hyundai ist. Aktuell ist das leider nicht der Fall. Uns bleibt aber so oder so nichts anderes übrig, als uns auf unser Paket zu konzentrieren.

Das Sie ja in- und auswendig kennen. Es scheint nur wenige Teile an Ihrem Hyundai i20 Rally1 zu geben, die Sie noch nicht in der Hand hatten. Was können Sie während einer Rallye reparieren?
Leider ziemlich viel, wie wir feststellen mussten. Abgesehen vom Getriebe und den Differenzialen war fast alles schon dabei, von Dämpfern, Elektrik, Antriebswellen, Lichtmaschinenriemen, Radaufhängung und so weiter. Bei jedem Lauf gab es eine andere Aufgabe. Das müssen wir schleunigst in den Griff kriegen.

Rühren Ihre Probleme daher, dass der Hyundai so spät fertig wurde?
Das ist sicher ein Hauptgrund, aber nicht der einzige. Das Auto ist schneller, als es unsere Resultate zeigen. Ich bin überzeugt davon, dass wir ohne unsere Probleme in Kroatien gewonnen hätten. Deshalb schaue ich auch zuversichtlich nach vorne.

Ist das eine Kampfansage für Finnland?
Sicher nicht. Ich sehe nicht, wie wir dort um den Sieg mitfahren können. Auf diesen Strecken sind wir einfach etwas zu langsam. Nachdem wir in Estland in der Setup-Kiste auch noch daneben gegriffen haben, konnten wir bei unserem Finnland-Test vergangene Woche noch das eine oder andere ändern und optimieren. Aber für einen Sieg wird das kaum reichen. Mit nach vorne schauen meinte ich eher die kommenden Asphaltläufe.



ROESELER

„Ohne klare Rollenverteilung kommt man nicht voran. Ein Team braucht eine starke Führung. Das haben wir in Korea nochmals platziert.“

Thierry Neuville

Das wären mit Belgien, Spanien und Japan immerhin drei der verbleibenden sechs Läufe. Was können wir erwarten?
Ich weiß nur, was ich will. Im Vorjahr habe ich mein Heimspiel in Ypern und auch in Spanien gewonnen. Japan ist für alle neu. Warum sollte ich also nicht auch dort siegen? Zumal wir ohne unsere Probleme auch schon in Kroatien gewonnen hätten. Dann sähe es auch in der WM etwas anders aus. Nach dem Sardinien-Sieg von Ott (Tänak) sollte man uns auch in Griechenland nicht abschreiben. Aber klar, den ersten WM-Titel von Kalle Rovanperä werden auch wir wohl kaum noch verhindern können.

Sie sind Tabellenzweiter. Wie wichtig wäre für Sie die Vizemeisterschaft, immerhin Ihre sechste?
Das wir Zweite sind, liegt auch daran, dass alle mal Probleme hatten, nur Rovanperä nie. Im Vorjahr sind wir mit 77 WM-Punkten nach Estland angereist, diesmal mit 80. Und vor Finnland hatten wir im Vorjahr vier Zähler mehr als jetzt. Ich will nichts schönreden, aber im Moment hat einer eben einen Lauf. Klar ist aber auch: Platz 2 interessiert keinen. Wir wollen Rallyes gewinnen und den WM-Titel holen, nur das zählt. Dazu müssen wir aber richtig aufgestellt sein. Um das Auto mache ich mir am wenigsten Sorgen. Wir brauchen kein neues Auto. Wichtiger sind klare Strukturen im Team.

Sie sind seit neun Jahren und von Anfang an bei Hyundai dabei. Was läuft falsch, dass Sie und Ihr Teamkollege Ott Tänak damit nun an die Öffentlichkeit gehen?
Ohne eine klare Rollenverteilung kommt man nicht voran. Das haben wir in Korea nochmals platziert. Man kann aber auch verstehen, dass die Leute von Hyundai sich nach dem schnellen Abschied von Andrea Adamo und den Komplikationen danach für sich erst einmal Klarheit schaffen wollten. Ich bin mir sicher, dass man dort genau weiß, wie wichtig klare Strukturen sind und dass wir diese auch bald haben werden. Ein Team braucht eine Hierarchie mit klaren Aufgabenverteilungen und einer starken Führung. In sechs Monaten beginnt in Monte Carlo die nächste Saison. ■



Thierry Neuville

Geburtstag: 16. Juni 1988
Geburtsort: Sankt Vith (B)
Herkunftsland: Belgien

WM-KARRIERE:
2007: Erste Rallye
2009: Erster von 136 WM-Starts
2010: Junior-WM 7. (1 Sieg)
2013: M-Sport-Ford, WM-2.
seit 2014: Hyundai (15 Siege)
2016–2019 und 2021: 5 Mal WM-Vizeweltmeister
2022: zzt. WM-Zweiter

HOBBYS:
Jetski & Crosskart fahren



ROESELER

Wenig Hoffnung für Finnland: Thierry Neuville im Hybrid-Hyundai i20 Rally1

The Italian Job


Die Landsmänner hatten Probleme, Damiano de Tommaso räumte ab

NICO MEYER


MASSIMO BETTIOL

Simone Campedelli wird Zweiter


MASSIMO BETTIOL

Pellier: Wieder Junioren-Spitze

Alle Jahre wieder trifft die kontinentale Elite beim EM-Lauf rund um Rom auf die italienischen Asphalt-experten – und zieht den Kürzeren. Diesmal siegt Damiano De Tommaso vor Landsmann Simone Campedelli. EM-Leader Efrén Llarena wird auf der letzten Prüfung noch vom Podium geschubst, kann aber den Titel-Champagner schon mal kalt stellen.

Von: **Reiner Kuhn**

Awesome! Die kalifornische Touristengruppe traut erst ihren Ohren und kurz darauf auch ihren Augen nicht: 200 Meter neben dem Kolosseum toben bunte Autos mitten durch das historische Rom, bevor das alljährliche Duell der heimischen Rallye-Asse mit der europäischen Elite im Hinterland ausgefochten wird. Fast die Hälfte der insgesamt 73 Teilnehmer sitzt in einem Rally2-Turboallradler, den Sieg machen die Lokalhelden aber erneut unter sich aus.

Damiano De Tommaso (Skoda) legt nach der Bestzeit zum Auftakt auch bei hochsommerlichen Temperaturen mit schnellen Zeiten nach und setzt sich vor Andrea Crugnola (Citroën) und Markengefährte Simone Campedelli an die Spitze. Eigentlich sollte Vorjahressieger und Ex-Europameister Giandomenico Basso ganz oben auf der Zeitenliste stehen, aber der Routinier leistet sich auf den ersten vier Wertungsprüfungen gleich drei Frühstarts, rutscht mit 70 Strafsekunden in die Unterwelt der Zeitenliste und wirft seinen Hyundai am Sonntagvormittag in der neunten Prüfung von der Strecke.

Die Vorentscheidung um den Sieg fällt auf der mit 32,30 Kilometer längsten WP: Crugnola, der nach einigen Setup-Änderungen an seinem C3 Rally2 das Feld zwischenzeitlich anführte, verliert wegen Problemen mit dem elektronischen Gaspedal über eineinhalb Minuten und rutscht auf Rang 6 ab.

Llarena so gut wie Meister

De Tommaso lässt danach nichts mehr anbrennen und gewinnt mit 10,4 Sekunden Vorsprung sein Heimspiel vor dem konstant schnellen Campedelli im besten MRF-Skoda. Dessen Teamkollege Efrén Llarena hätte nach starker Fahrt als Dritter und mit Maximalpunkten auf der Powerstage gar vorzeitig den EM-Titelsack zumachen können. Auf den letzten Metern wird der EM-Leader aber noch von Citroën-Pilot Yoann Bonato abgefangen und um läppische zwei Zehntelsekunden von den Podestplätzen geschubst.

Die Titelvergabe ist damit bis zur Rallye Barum Ende August verschoben. Die Verfolger haben bei zwei ausstehenden Läufen nur noch theoretische Chancen: Simone Tempestini (Skoda) liegt nach Platz 6 in Rom als Tabellenzweiter 58 EM-Zähler zurück. Dem Drittplatzierten Nil Solans fehlt neben 67 Punkten auch das Budget für weitere Einsätze.

Bei den EM-Junioren feiert Opel-Pilot Laurent Pellier seinen dritten Saisonsieg. Am Samstag zieht der Franzose an Lokalmatador Andrea Mabellini (Renault) vorbei und setzt sich von der Konkurrenz ab. Neben dem Sieg darf sich Pellier über die Rückkehr an die Tabellenspitze in der Junioren-Wertung freuen. ■

RALLYE ROM (22.–24.07.2022)

Sechster von acht EM-Läufen, mit 13 Wertungsprüfungen über 186,98 km

1.	De Tommaso / Ascalone (I/I), Skoda Fabia Rally2	in 1:52.37,6 h
2.	Campedelli / Canton (I/I), Skoda Fabia Rally2	+10.4 s
3.	Bonato / Boulloud (F/F), Citroën C3 Rally2	+27,7 s
4.	Llarena / Fernandez (E/E), Skoda Fabia Rally2	+29,9 s
5.	Crugnola / Ometto (I/I), Citroën C3 Rally2	+1.06,8 min
6.	Tempestini / Itu (I/I), Skoda Fabia Rally2	+1.11,8 min
7.	Pardo / Pérez (E/E), Skoda Fabia Rally2	+1.14,3 min
8.	Grzyb / Binieda (PL/PL), Skoda Fabia Rally2	+1.35,8 min
9.	Csomos / Nagy (H/H), Skoda Fabia Rally2	+1.51,4 min
10.	Ciuffi / Gonella (I/I), Skoda Fabia Rally2	+2.23,1 min

Bestzeiten: Crugnola 4, Basso, De Tommaso & Mares je 3

EM-STAND NACH LAUF 6

1.	Efrén Llarena (E)	137 Punkte
2.	Simone Tempestini (I)	79
3.	Nil Solans (E)	70
4.	Javier Pardo (E)	69
5.	Alberto Battistolli (I)	57
6.	Simone Campedelli (I)	55
7.	Ken Torn (EST)	55
8.	Yoann Bonato (F)	54
9.	Armindo Araújo (P)	45
10.	Martiņš Sesks (LV)	42


NICO MEYER

Noch nicht Champion: Llarena

EM-Junioren (Rally4)

1.	Laurent Pellier (F)	97 Punkte
2.	Oscar Palomo (E)	91
3.	Andrea Mabellini (I)	67
4.	Toni Herranen (FIN)	61



Asphalt genießt in der EM Priorität: Beim diesjährigen Finale und bei einem möglichen neunten Lauf 2023

MASSIMO BETTIOL

Rallye-EM-Kalender 2023

Kontinentale Neuausrichtung

Während der Austragungsort des diesjährigen EM-Finales weiter offen ist, stehen die ersten Eckdaten für den EM-Kalender 2023. Der Promoter plant mit einem Mix aus bekannten Läufen und neuen Rallyes.

Von: **Reiner Kuhn**

Am Rande der Rallye Rom verriet EM-Manager Iain Campbell: „Die Rallye-EM ist nicht ohne Grund die bedeutendste kontinentale FIA-Rallyemeisterschaft. Deshalb werden wir an der Grundausrichtung festhalten und das bestehende Konzept auch mit Hinblick auf die allgemeine Kostenentwicklung weiterentwickeln.“ Heißt: Im nächsten Jahr sollen erneut acht Rallyes, davon jeweils vier auf Asphalt und Schotter, auf dem Programm stehen.

Die Hälfte des EM-Kalenders 2023 ist fertig. Mit Lettland, wo ab 2024 gar die WM-Elite gastieren soll, und Polen sind die ersten beiden Schotter-Läufe gesetzt. Mit der tschechischen Rallye Barum und der italienischen Rallye Rom, bei der eine Zuschauerprüfung am Kolosseum für weltweite Aufmerksamkeit sorgt, zwei auf Asphalt. Drumherum könnte sich jedoch einiges ändern, sollen doch ein gutes Dutzend Veranstalter um die restlichen vier, maximal fünf Läufe buhlen. „Neben den bekannten Rallyes wird es auch neue Veranstaltungen geben“, verspricht Campbell und hat dabei auch die Schlüsselmärkte in Mitteleuropa im Visier. So soll mit einer neuen Rallye Lothringen rund um Nancy Frankreich wieder Teil der Rallye-EM werden.

Komplizierter ist derzeit die Suche nach einem EM-Finale 2022. Der kostenintensive Schotterritt auf Zypern ist raus. Nach einer harschen Pressemitteilung des rumänischen Verbandes wohl auch die zuvor als sicher geltende Rallye Cluj. Klar ist laut Campbell nur eines: „Das Finale wird auf Asphalt ausgetragen.“ Favorit scheint ein Lauf in Spanien, ein Gedankenspiel gar eine Doppelveranstaltung mit dem WM-Lauf. Womöglich eine Chance für den ADAC und seinen bayerischen Sportpräsidenten, sich beim WM-Promoter und der FIA mit der heimischen 3-Städte-Rallye ins Gespräch zu bringen. ■

Rallye-WM

Kurzer Belag-Wechsel

Statt sich auf das Heimspiel in Finnland vorzubereiten, reiste Toyota nach Belgien, um einen Asphalttest für den übernächsten WM-Lauf zu absolvieren.

Nicht nur bei den Rallyes gibt es unterschiedliche Strategien, sondern auch bei der Vorbereitung: Während M-Sport alle Fahrer vor Estland testen ließ und im Vorfeld der Rallye Finnland auf weitere Ausfahrten verzichtet, rückte Hyundai vergangene Woche auf den hauseigenen Teststrecken nahe dem finnischen Rallye-Mekka Jyväskylä aus.

Das dort ansässige Toyota-Team geht einen anderen Weg. Direkt nach Estland reiste man nach Belgien, um Asphalttests für die Rallye Ypern zu absolvieren. Verständlich: Nach dem souveränen Auftritt in Estland sind vor dem Heimspiel nur noch die Detailabstimmungen geplant. Anders auf Asphalt: Da helfen einige Wochen Vorlauf, um, wenn nötig, auch größere Änderungen am Yaris Rally1 umzusetzen. ■ RK



ROESELER

Rauf auf die Piste: Toyota hat seine Asphalttests für Belgien vorgezogen

Österreichische Rallye-Meisterschaft

Wagner vorzeitig Meister

Nachdem die für Ende September geplante Rallye Bucklige Welt abgesagt wurde, ist Simon Wagner die Titelverteidigung nicht mehr zu nehmen.

Die Enttäuschung ist groß. Bei der Rallye Bucklige Welt in Niederösterreich sollte nicht nur die Landesmeisterschaft entscheiden werden. Die Organisatoren machten sich zudem Hoffnungen, mit ihrer Veranstaltung künftig gar in die Rallye-EM aufzusteigen. Doch nun das vorzeitige Aus.

Obwohl die meisten Gemeinden der Thermen-Region dem Motorsport-Event schon aufgrund der damit verbundenen Einnahmen positiv gegenüberstanden, sah sich der Veranstalter gezwungen, den vorletzten ÖRM-Lauf abzusagen. Der Grund: „Aufgrund einer aufkommenden Energiekrise würden behördliche Genehmigungen ausbleiben.“ Dadurch ist, bei fünf von sechs gewerteten Läufen, dem viermaligen Saisonsieger Simon Wagner der Titel nicht mehr zu nehmen. ■ RK



DANIEL FESSL

Nach vier Siegen erneut Landesmeister: Skoda-Pilot Simon Wagner

Sommer-Rodeln

Der WM-Zweite ließ den Ärger über die aktuelle Saison in der Eifel hinter sich

RB HAHN

Zum zehnten Eifel-Rallye-Festival fand sich mit 155 historischen Autos ein gigantisches Feld mit einmaligen Raritäten ein, und neben treuen Dauergästen unter den „Oldtimern" auch ein Stargast aus der aktuellen WM, der für ordentlich Action und Lärm sorgte.

Von: **Markus Stier**

Eigentlich suchte Thierry Neuville nach einem Subaru, als ihm ein Peugeot 306 Maxi über den Weg lief. „Vom Sound her ist das wohl das beste Rallyeauto, das je gebaut wurde." Eine Generalüberholung muss warten. In zwei Wochen checkte der Belgier seinen Neuerwerb, testete eilig 100 Kilometer und ließ ihn in den Landesfarben seiner Heimat frisch lackieren, denn zum 20. Juli musste das Auto fertig sein. Den Auftritt beim Eifel-Rallye-Festival wollte der ausgemachte Freund schreihälsiger Fronttriebler auf keinen Fall verpassen. Mit Bruder Yannick und Freunden schlug der Clan aus St. Vith sein Lager auf der Dauner Leopoldstraße auf. Der in der WM durch Defekte, Entwicklungsrückstand und interne Querelen bei

> „Wir haben hier ein ganzes Wochenende nur Spaß. Wenn's zeitlich passt, komme ich wieder"
>
> Thierry Neuville

Hyundai Leidgeprüfte erklärte fest entschlossen: „Wir haben hier ein ganzes Wochenende nur Spaß."

Die Belgier kommen

Neuvilles Anwesenheit sorgte für einen sprunghaften Ansturm aus dem Nachbarland auf Akkreditierungen im Pressebüro. Auch unter den Fans fanden sich zahlreiche belgische Schlachtenbummler. Aber auch so platzte die Rallyemeile am Marktplatz aus allen Nähten. Die Szene war ausgehungert. 2020 fiel die seit dem Aus des hiesigen WM-Laufes größte Rallye Deutschlands dem Corona-Virus zum Opfer, ein Jahr später kam zur immer noch angespannten Pandemie-Lage die Flutkatastrophe im Ahrtal dazu. „Das war nur eine Woche vor unserem geplanten Termin", betont Rallyechef Otmar Anschütz. Damals wurden Feuerwehren, Ambulanzen und freiwillige Helfer andernorts gebraucht.



RB HAHN

Einzelstück: Stig Blomqvist im ersten Rallye-Quattro E2 der Geschichte



RB HAHN

Drift-Sieger: Mike und Gerard Stacey im Rothmans-Escort MkII

2022 konnte das zehnjährige Jubiläum der Klassik-Veranstaltung mit seinen 800 Helfern endlich über die Bühne gehen. „Dieses Festival ist so begeisternd. Daun ist aktuell das Zentrum der Rallyewelt“, sagte ein sichtlich bewegter Simo Lampinen. Der dreimalige Sieger der Finnland-Rallye ist eines der noch lebenden Gründungsmitglieder der Rallye-WM, die 2022 ihre 50. Saison feiert und damit auch das Motto vorgab.

Das Starterfeld reichte vom 1962er-Ford Anglia bis zu Olaf Dobberkaus orangefarbenen Porsche 911 GT3 aus der deutschen Meisterschaft 2012. Audi Tradition brachte mit dem ersten Rallye-Quattro überhaupt, den Hannu Mikkola 1980 als Vorausfahrer bei der Urbibel-Rallye in Portugal pilotierte, ein besonderes Stück Geschichte mit. Während der Ur-Quattro nur als Ausstellungsstück zur Verfügung stand, feuerte Eifel-Dauergast Stig Blomqvist ein weiteres geschichtsträchtiges Einzelstück über die Prüfungen: exakt jenen ersten schneeweißen Sport-Quattro E2, mit dem Audi 1985 bei der Olympus-Rallye in den USA für den ersten WM-Einsatz des Flügelmonsters in Argentinien probte. Allein zwei Dutzend Quattros aus allen Epochen und in allen Varianten bis zur letzten Pikes-Peak-Ausbaustufe fanden sich in der Starterliste.

Kein Glück für Toivonen

Zwei Lancia Delta S4 waren am Start, wenn auch über dem Auto von Bruno Ianniello eine dunkle Wolke hing. Eigens für Harri Toivonen und eine neunköpfige Film-Crew vorbereitet, sollte das in der Geschichte einzige Rallyeauto mit Turbo- und Kompressor-Antrieb als Filmdouble für eine Netflix-Miniserie über Harris 1986 verstorbenen Bruder Henri dienen, versagte aber schon kurz nach dem Start der ersten Prüfung seinen Dienst. Noch schneller war die Fahrt am Abend auf WP2 beendet. Unmittelbar beim Start zerriss es das Getriebe.

In den Sternen stand der Auftritt des Lancia Stratos, den Sandro Munari bei der Safari-Rallye 1975 auf Platz 2 lenkte. Über Jahrzehnte parkte das von dem italienischstämmigen Kenianer Sergio Lolli aufgekaufte und zweimal verunfallte Chassis in einem Garten in Nairobi, über 17 Jahre ließ es sein Sohn in Italien restaurieren. Erst vor zwei Monaten war

> „Es war toll, mal wieder Deutsch zu sprechen. Die Wärme der Leute hier ist unglaublich. Ich bin jetzt ein Dauner.“
>
> Lofty Drews, Safari-Sieger 1973

die Renovierung mit frischer Beklebung abgeschlossen, und für Ezio Lolli war klar, dass es für die Wiederauferstehung des einmaligen Mittelmotor-Renners nur einen Ort geben könne: das Eifel-Festival. „Das Auto ist zu 70 Prozent original“, schwört Mechaniker Alessandro Grillo. Kaum zu glauben: Vor einem Vierteljahrhundert diente das Wrack als Hühnerstall und Hundehütte, in der Eifel absolvierte es mit Lolli am Lenkrad die Abendprüfung am Freitag und damit die erste WP seit 47 Jahren.

Auf dem Beifahrersitz saß kein Geringerer als Munaris damaliger Copilot Lofty Drews. Der gebürtige Deutsche (nicht verwandt mit dem König von Mallorca), der vor Jahrzehnten aus Kenia nach Australien übersiedelte und damit die weiteste Anreise hatte. Der 82-Jährige freute sich, nach langer Zeit mal wieder Deutsch sprechen zu können und zeigte sich schockverliebt ins Eifel-Festival. Der Safari-Sieger von 1973 eroberte die Eingeborenen auf der abschließenden Rallye-Party mit dem Spruch: „Ich bin jetzt ein Dauner.“

Rothmans verpflichtet

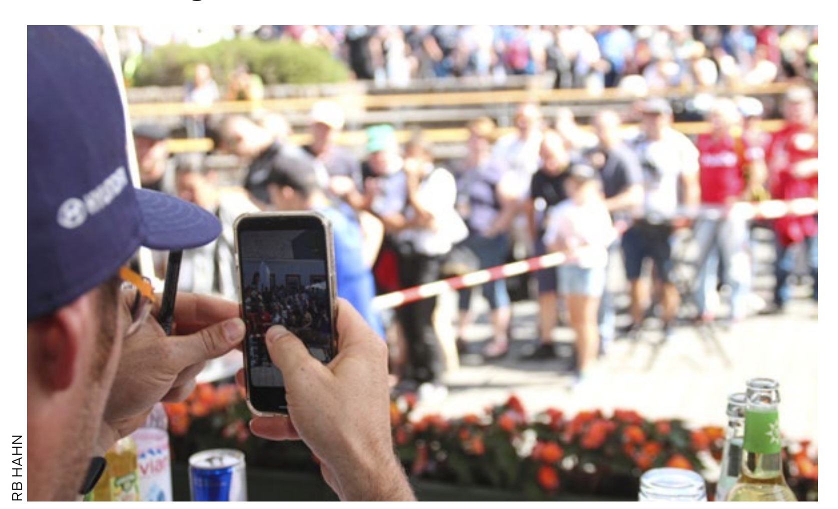
Ins Herz geschlossen haben die Fans auch Gerard und Mike Stacey, die bei dieser Veranstaltung ohne jede Zeitnahme den einzigen echten Wettbewerb gewannen: Die Niederländer eroberten gegen Eifel-König Georg Berlandy und den zweimaligen Festival-Sieger und Favoriten Marcel Baldauf die Sideways Trophy für die beste Drift-Action. Kein Wunder: Das Duo fuhr in einem Escort Mark II im Rothmans-Look, wie ihn Ari Vatanen 1981 auf dem Weg zum WM-Titel durch die Gegend warf.

In Sachen Tempo indes machte niemand Thierry Neuville etwas vor, der sich auf den diversen Rundkursen mit seinem Kitcar wie das Messer durch die Butter durch das Feld arbeitete und versprach: „Wenn’s vom Termin her passt, komme ich wieder.“ ■



RB HAHN

Publikumsliebling: Matthias Kahle driftete wieder im Skoda 130 RS


RB HAHN

Vertauschte Rollen: Neuville fotografiert die Autogrammstundenschlange



RB HAHN

Volle Hütte: Die Leopoldstraße in Daun war vier Tage proppenvoll



RB HAHN

Wiederauferstehung: Munaris Safari-Stratos von 1975 fährt wieder



Einer der wenigen Gewinner in Italien: Girolami meldete sich zurück im Kampf um den Titel

WTCR

Wieder Drama

Néstor Girolami (Honda) und Gilles Magnus (Audi) konnten in Vallelunga die Laufsiege einfahren, während Mikel Azcona (Hyundai) stramm in Richtung Titel marschiert. Überschattet wurde das sportliche Geschehen jedoch vom nächsten Reifen-Drama, weshalb Lynk & Co sogar alle Autos zurückzog.

Von: **Michael Bräutigam**

In Budapest, Aragón und Vila Real stand zuletzt das Racing wieder an oberster Stelle. Offensichtlich hatte Goodyear nach dem Reifen-Debakel samt Rennabsage am Nürburgring die Hausaufgaben gemacht, und die Reifen hielten, was sie (aus)halten sollten. In Vallelunga aber kehrten die Probleme zurück: Wie schon in der Eifel gab es einige Delaminierungen, also das Ablösen der Lauffläche von der Karkasse. Schon im neuen Freitags-Test (siehe Kasten rechts) und in den freien Trainings gingen die Pneus in die Knie. Lynk-&-Co-Pilot Yvan Muller flog deshalb in der Curva Grande mit gut 220 km/h ab. Sein Team Cyan Racing reagierte kurz vor dem Qualifying mit einer Pressemitteilung, in der man Sicherheitsbedenken äußerte. Man sei zu dem Schluss gekommen, dass man nur kurze Distanzen sicher absolvieren und deshalb am Qualifying teilnehmen könne. Das schob man vor allem aufs Gewicht: Der Lynk & Co war 80 kg schwerer als etwa die Hyundai und sogar 90 kg schwerer als der Cupra.

Fast alle Marken betroffen

Nach dem starken Wochenende in Vila Real nutzte man das Qualifying, um ein paar „schlechte" Rundenzeiten notieren zu lassen. Damit ist dafür Sorge getragen, dass beim kommenden Elsass-Heimspiel für Muller und Yann Ehrlacher wieder Kilos aus den blauen Rennern kommen.

Die standen dann zwar am Sonntag tatsächlich in beiden Startaufstellungen, fuhren jedoch jeweils nach der Einführungsrunde in die Box. „Ich möchte Rennen fahren", hatte Ehrlacher vorher noch in die Mikrofone diktiert. Und dass er mit der Politik nicht viel anfangen könne. Denn nicht nur Lynk & Co hatte Reifenprobleme, sondern tatsächlich alle weiteren Marken bis auf Hyundai – demnach also auch Audi, die am Nürburgring ebenfalls zu den Marken ohne Probleme zählte.

> „Im zweiten Rennen ging es nur darum, zu überleben. Ich bin so ruhig und reifenschonend wie möglich gefahren."
>
> Néstor Girolami

Die Probleme sollten sich in den Rennen entsprechend zeigen. Schon nach rund zehn der etwa 30 Minuten Renndistanz gingen bei Mehdi Bennani (Audi) und Tiago Monteiro (Honda) die ersten Reifen in Qualm auf. Bis zur Rennhalbzeit mussten auch die jeweiligen Teamkollegen Nathanaël Berthon und Attila Tassi die Box ansteuern. Letztlich sollten nur fünf der elf gestarteten Autos schadlos das erste Rennen beenden. Tassi hatte dabei noch Glück: Weil das Safety Car wegen Säuberung der Strecke rauskommen musste, konnte er zum Feld aufschließen und holte sogar noch ein Top-5-Ergebnis.

Ein ganz ähnliches Bild zeigte sich im zweiten Lauf, diesmal kamen – ohne Safety Car – immerhin sieben Autos durch, wobei trotz kürzerer Renndistanz das Tempo niedriger war.

Die Parallelen zum Nürburgring sind bei näherer Betrachtung übrigens nachvollziehbar: Auf beiden Strecken gibt es starke „Peaks" bei der vertikalen Belastung. In Vallelunga vor allem die Einfahrt zur Curva Grande, wo der linke Vorderreifen sowieso schon voll belastet ist und dann noch eine Bodenwelle für zusätzlichen Stress sorgt. Dazu kamen hohe Temperaturen: Das Asphaltband auf der Strecke nahe Rom wurde teilweise über 50 Grad Celsius warm. Deshalb gab es übrigens auch beim letzten NLS-Lauf erstmals größere

Probleme, nachdem beim deutlich kälteren 24h-Rennen die Goodyear-Reifen unauffällig waren. Jetzt gilt es also erneut, alle Reifen und auch Setup-Daten zu analysieren und die entsprechenden Schlüsse zu ziehen.

Girolami mit Köpfchen

Es gibt aber in der Reifenlotterie auch Gewinner, wobei die Pole und der Sieg von Néstor Girolami (Honda) nicht von ungefähr kamen. Das Münnich-Team hatte nämlich Gelegenheit, zuvor in Vallelunga zu testen und sich damit entsprechend auszusortieren. Girolami kam in beiden Rennen ohne Reifenschaden durch. Teamkollege Esteban Guerrieri fiel im ersten Lauf einem Turboschaden zum Opfer und hatte im zweiten Lauf nur deshalb einen Reifenschaden, weil er nach der entsprechenden Reparatur von hinten starten und als Wingman von Girolami entsprechend stark pushen musste. „Im zweiten Rennen ging es nur darum, zu überleben. Ich bin so ruhig und reifenschonend gefahren wie nur möglich", so Girolami, der nach dem Rückzug der Cyan-Fahrer auf den zweiten Tabellenrang hinter dem ebenfalls schadlosen Mikel Azcona klettert.

Azcona fuhr mit seinem leichten Hyundai weiter in Richtung Titelgewinn. Zwar sind erst zehn von offiziell noch 20 angesetzten Rennen gefahren, mehr als sechs wird es aber wohl nicht mehr geben. Die Nürburgring-Rennen werden nicht mehr nachgeholt, und der Korea-Event wird wohl ersatzlos gestrichen, sodass nach Anneau du Rhin (7. August) und einer langen Pause nur noch zwei Events – vermutlich Istanbul und Marrakesch – folgen werden.

„Es sieht nicht schlecht aus für den Titel", sagt selbst der Spanier. Realistisch gesehen haben trotzdem noch rund fünf weitere Fahrer Titelchancen. Neben Girolami auch Cupra-Speerspitze Rob Huff sowie Gilles Magnus im besten Audi. Der Belgier holte sich im zweiten Lauf den zweiten Saisonsieg. Und dann sind da noch die beiden Cyan-Fahrer Ehrlacher und Santiago Urrutia, die nach der Italien-Nullrunde noch mal voll angreifen werden. ■



GEELY GROUP MOTORSPORT

Cyan Racing beorderte alle fünf Autos nach den Einführungsrunden zur Box



WTCR

Starkes Wochenende: Gilles Magnus feierte P3 und den zweiten Saisonsieg

NACHRICHTEN

JETZT MEHR FAHRZEIT

Seit Vallelunga haben die Teams und Fahrer mehr Fahrzeit an einem WTCR-Wochenende. Der eigentlichen Zwei-Tages-Veranstaltung wurde beginnend mit dem Italien-Rennen eine 60-minütige Test-Session am Freitag vorangestellt. Damit entsprechen die Organisatoren einem Wunsch der Teams.

NAGY SETZTE AUS

Nach seinem schweren Unfall in Vila Real musste Dániel Nagy (Cupra) in Vallelunga pausieren. Zum einen war sein Auto stark beschädigt und wäre wohl nicht rechtzeitig fertig geworden. Zum anderen wog jedoch noch schwerer, dass er sich bei dem Crash auch einen Finger an der rechten Hand gebrochen hatte. Nach einer entsprechenden OP musste er sich also auch davon erholen. Ob Fahrer und Auto Ende nächster Woche am Anneau du Rhin wieder dabei sind, war zu Redaktionsschluss unklar.

ZURÜCK NACH AMERIKA?

Noch immer ist die WTCR den restlichen Rennkalender nach der Sommerpause schuldig, trotzdem schaut man schon aufs kommende Jahr: 2023 möchte man wieder in Amerika, genauer gesagt Südamerika, fahren. Mit zwei Argentiniern und einem Uruguayer im aktuellen Feld möchte man diesen Fahrern jeweils ein Heimrennen ermöglichen. Wahrscheinlichste Austragungsorte dafür sind wohl Termas de Río Hondo (Argentinien) und Rivera (Uruguay).

VALLELUNGA (I), 1. RENNEN

9. von 20 Läufen, 22 Runden à 3,228 km (11 gestartet, 11 gewertet)

	Fahrer, Team	Marke	Zeit
1.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	31.21,344 min
2.	Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 0,248 s
3.	Gilles Magnus (B), Comtoyou	Audi	+ 1,788 s
4.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 2,099 s
5.	Attila Tassi (H), Liqui Moly Team Engstler	Honda	+ 6,706 s
6.	Tom Coronel (NL), Comtoyou DHL	Audi	+ 12,152 s
7.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 59,004 s
8.	Rob Huff (GB), Zengo Motorsport	Cupra	- 1 Runde
9.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyou DHL	Audi	- 1 Runde
10.	Mehdi Bennani (MA), Comtoyou	Audi	- 1 Runde

Schnellste Runde: 1.15,763 min (Berthon)

VALLELUNGA (I), 2. RENNEN

10. von 20 Läufen, 21 Runden à 3,228 km (11 gestartet, 11 gewertet)

	Fahrer, Team	Marke	Zeit
1.	Gilles Magnus (B), Comtoyou	Audi	27.10,386 min
2.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyou DHL	Audi	+ 1,409 s
3.	Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 1,783 s
4.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 11,857 s
5.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 12,768 s
6.	Rob Huff (GB), Zengo Motorsport	Cupra	+ 13,366 s
7.	Tom Coronel (NL), Comtoyou DHL	Audi	+ 20,291 s
8.	Attila Tassi (H), Liqui Moly Team Engstler	Honda	+ 55,093 s
9.	Mehdi Bennani (MA), Comtoyou	Audi	+ 1.04,012 min
10.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 1.12,993 min

Schnellste Runde: 1.16,464 min (Magnus)

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Azcona	200 Punkte
2.	Girolami	164
3.	Huff	148
4.	Magnus	142
5.	Urrutia	137
6.	Ehrlacher	133
7.	Berthon	114
8.	Michelisz	98
9.	Ma	97
10.	Guerrieri	89

STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	BRC Squadra Corse	298 Punkte
2.	ALL-INKL.COM Münnich	253
3.	Cyan Performance	211
4.	Cyan Racing	211

STAND TROPHY

	Fahrer	Punkte
1.	Huff	103 Punkte
2.	Bennani	62
3.	Coronel	52

Start zum „Fast"-Superfinale: Tagessieger Azcona und Spengler kämpfen um P1

HYUNDAI

Azconas großer Tag

Mikel Azcona (Hyundai) holte sich in Vallelunga mit der maximalen Punktzahl seinen ersten Saisonsieg. Auch bei den Elektro-Tourenwagen sorgten die Goodyear-Reifen für Kopfzerbrechen und einen heftigen Abflug von Bruno Spengler (Alfa Romeo).

Von: **Michael Bräutigam**

Vallelunga und Azcona, das passt einfach zusammen. 2021 holte er beim allerersten ETCR-Event überhaupt den Sieg. Am letzten Wochenende baute er seine Führung in der WTCR mit zwei Podestplätzen deutlich aus, und auch im Elektro-Weltcup war der Spanier der Mann der Stunde. Nach Bestzeit im Qualifying und Siegen sowohl im Viertel- als auch Halbfinale ging es nur noch darum, ob er auch im Superfinale des Pools „Fast" gewinnen und damit die maximale Punktzahl einsammeln könnte.

Harte Gegenwehr gab es dabei zunächst von Spengler, der auf dem Weg zum ersten Bremspunkt dem von Pole gestarteten Hyundai mehrfach in die Seite fuhr. Azcona behielt jedoch die Oberhand und setzte sich schon leicht vom Kanadier ab, ehe dieser in Runde 3 in der ultraschnellen „Curva Grande" vehement abflog. Ein Reifenschaden ließ den Ex-DTM-Champion mit seiner Giulia mit Highspeed durchs Kiesbett rodeln, wo er erst ausgehebelt wurde und dann in die Reifenstapel einschlug. Spengler blieb dabei unverletzt, war aber nicht das letzte Reifen-Opfer.

Catsburg im Reifenpech

Während Azcona vorn alles kontrollierte, ereilte erst den auf P2 liegenden Markenkollegen Norbert Michelisz und kurz danach auch den zweiten Alfa von Luca Filippi ein Reifenschaden. So kamen letztlich nur Azcona sowie die beiden Cupras von Adrien Tambay und Jordi Gené ohne irgendwelche Probleme durch.

Azcona hatte sich damit die perfekte Punktzahl von 100 gesichert. Doch auch im Pool „Furious" war mit Zolder-Dominator Maxime Martin (Alfa Romeo) ein Pilot ohne Punktverlust durch Quali, Viertel- und Halbfinale gekommen. Pech für ihn: Nach dem Crash von Spengler zog Romeo Ferraris beide Autos vom zweiten Superfinale zurück und Martin musste zuschauen.

So übernahm Nicky Catsburg das Zepter, und bis vier Kurven vor Schluss sah es ganz danach aus, als könnte er Hyundai auch im zweiten Superfinale den Sieg bescheren. Doch vier Kurven vor Schluss wurde er Opfer eines Reifenschadens und musste dem Cupra-Duo Mattias Ekström und Tom Blomqvist die Bühne überlassen. Ekström konnte damit noch den Sieg im Pool sowie P2 der Tageswertung einfahren, womit er den Abstand zu Tabellenführer Adrien Tambay wieder ein wenig eindampft. Nun steht die Sommerpause an. Wo und wie es danach weitergeht, steht genau wie in der WTCR noch nicht fest. Auch die Anzahl der restlichen Rennen ist weiterhin offen. ■



ETCR

Reifenprobleme auch in der ETCR: Michelisz erwischte es im Superfinale

SUPERFINALE „FAST"

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Azcona/Hyundai	6 Runden
2.	Tambay/Cupra	+ 7,190 s
3.	Gené/Cupra	+ 7,776 s
4.	Filippi/Alfa Romeo	+ 3.38,882 min
5.	Michelisz/Hyundai	+ 5.29,677 min
–	Spengler/Alfa Rom.	+ 4 Rdn. (n. gew.)

SUPERFINALE „FURIOUS"

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Ekström/Cupra	6 Runden
2.	Blomqvist/Cupra	+ 0,381 s
3.	Vernay/Hyundai	+ 1,718 s
4.	Catsburg/Hyundai	+ 9,295 s
–	Martin/Alfa Romeo	nicht gestartet
–	Venturini/Alfa Rom.	nicht gestartet

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Adrien Tambay (F)	435
2.	Mattias Ekström (S)	421
3.	Mikel Azcona (E)	368
4.	Maxime Martin (B)	360
5.	Tom Blomqvist (GB)	334
6.	Bruno Spengler (CDN)	267
7.	Jean-Karl Vernay (F)	219
8.	Norbert Michelisz (H)	216
9.	Jordi Gené (E)	200
10.	Giovanni Venturini (I)	170
11.	Nicky Catsburg (NL)	150
12.	Luca Filippi (I)	140
13.	Kevin Ceccon (I)	72

STCC/TCR Skandinavien

Triple für Dahlgren

Robert Dahlgren (Cupra) dominierte das Rennwochenende in Knutstorp und brachte sich mit drei Laufsiegen in die Favoritenrolle für den Titelkampf.

Von: **Michael Bräutigam**

Nach der im Qualifying herausgefahrenen Pole-Position wurde das erste Rennen beinahe zum Schaulaufen für den Ex-WTCC-Fahrer, der im strömenden schwedischen Regen seinen dritten Saisonsieg souverän einfuhr. Auch im zweiten Durchgang hielten die widrigen Bedingungen Dahlgren nicht von einer dominanten Vorstellung ab: Saisonsieg Nummer vier und insgesamt der 50. STCC-Sieg.

Mit dem Reversed Grid des dritten Laufs war klar, dass der Hattrick kein Selbstläufer werden würde. Bei nach wie vor durchwachsenen Bedingungen zog zunächst Andreas Bäckman (Audi) alle Blicke auf sich, nachdem er sich von Startplatz 5 schnell die Führung erarbeiten konnte. Dahinter konnte sich ebenfalls bald Dahlgren einsortieren, doch Bäckman schien unangefochten in Richtung seines ersten Saisonsiegs zu fahren.

Ein Fahrfehler von Bäckman ließ ihn jedoch bis auf P4 zurückfallen, und Dahlgren ging kampflos in Führung. Bäckman kam zwar noch wieder bis auf P2 vor, war aber trotzdem untröstlich. „Es tut mir so leid fürs Team. Aber ich muss daraus lernen und einfach weitermachen“, so Bäckman.

Titelverteidiger Dahlgren hat nach nun fünf Siegen in den ersten sieben Rennen bereits 32 Punkte Vorsprung in der Tabelle. Erster Verfolger ist Oliver Söderström vor Tobias Brink (beide Audi) und dem jetzt Viertplatzierten Andreas Bäckman. ■



TCR SKANDINAVIEN

Zweimal dominiert, einmal Glück gehabt: Hattrick-Sieger Dahlgren

NACHRICHTEN

NASCAR XFINITY: DUELL ZWEIER KÖNNER

Ein episches Duell um den Sieg gab es in Pocono in der zweiten NASCAR-Liga. In den letzten 15 Runden musste sich Noah Gragson (JR Motorsports/Chevrolet) mit allen Mitteln des Toyotas von Ty Gibbs (Joe Gibbs Racing) erwehren, ehe er seinen dritten Saisonsieg bejubeln konnte. A.J. Allmendinger (Kaulig Racing/Chevrolet) konnte mit Platz 4 seine Tabellenführung verteidigen.

NASCAR TRUCKS: ZANE SMITH ERSTER „MEISTER“

Die Truck Series beendete in Pocono bereits ihre Regular Season, wobei Zane Smith trotz diesmal nur P13 wenig überraschend den Sack zumachte und den „Titel“ einfuhr. Sieger in Pocono wurde Chandler Smith (Toyota). Die Playoffs starten bereits an diesem Samstag auf dem Indianapolis-Roadcourse.

NASCAR

Elliott erbt Sieg in Pocono

Chase Elliott (Chevrolet) durfte sich in Pocono über seinen dritten Saisonsieg freuen – jedoch erst Stunden nach dem Rennen.

Von: **Michael Bräutigam**

Zunächst war nämlich der Jubel bei Joe Gibbs Racing am größten. Denny Hamlin und Kyle Busch sorgten nicht nur für die meisten Führungsrunden, sondern auch für einen vermeintlichen Doppelsieg des Teams. Dazu lieferte Ty Gibbs auf P16 eine beeindruckende Cup-Premiere. Der Enkelsohn von Joe Gibbs ersetzte kurzfristig Kurt Busch im Toyota von 23XI Racing, weil dieser nach einem Crash im Training keine Startfreigabe bekommen hatte.

Doch die eingehende Nachuntersuchung der zwei bestplatzierten Fahrzeuge förderte eine nicht regelkonforme Frontmaske zutage. Dabei ging es zwar nur um eine minimale Abweichung, doch bei NASCAR hat man 2019 deutlich strengere Kontrollen eingeführt, die in diesem Fall also eine Doppel-Disqualifikation nach sich zogen. Lachender Drittplatzierter war daraufhin Elliott, der nachträglich seinen dritten Saisonsieg zugesprochen bekam. Damit hat der Meister der Saison 2020 schon wieder einen fast dreistelligen Vorsprung in der Tabelle und ist bei noch fünf Rennen in der Regular Season auch beinahe durch auf dem Weg zum nicht unwichtigen „Mini-Titel“.

Ex-Meister vorm Aus

Wer die letzten beiden Fahrer sind, die sich neben den bisherigen 14 Saisonsiegern in den folgenden zehn Playoff-Rennen noch um den Titel streiten dürfen, ist weiterhin ziemlich offen. Nach Punkten wären aktuell die noch sieglosen Ryan Blaney (Ford) und Martin Truex Jr. (Toyota) dabei, während zum Beispiel die Ex-Champions Kevin Harvick und Brad Keselowski (beide Ford) in die Röhre schauen würden. ■



MOTORSPORT IMAGES

Nach Disqualifikationen: Chase Elliott staubte den Pocono-Erfolg ab

NASCAR CUP SERIES

Pocono/Pennsylvania (USA)
21. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
2.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
3.	Daniel Suárez (MEX)	Chevrolet
4.	Christopher Bell (USA)	Toyota
5.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
6.	Michael McDowell (USA)	Ford
7.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
8.	Bubba Wallace (USA)	Toyota
9.	Erik Jones (USA)	Chevrolet
10.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 21 von 36 Rennen

1.	Elliott (Chevrolet)	787 Punkte
2.	Chastain (Chevrolet)	682
3.	Blaney (Ford)	676
4.	Larson (Chevrolet)	661
5.	Truex Jr. (Toyota)	654
6.	Bell (Toyota)	605
7.	Logano (Ford)	599
8.	Kyle Busch (Toyota)	595
9.	Byron (Chevrolet)	572
10.	Harvick (Ford)	571



PAULOVITS

500er-Weltmeister Kevin Schwantz war zu seiner aktiven Zeit ein Publikumsliebling, und wo er heute auch auftaucht, ist er es immer noch. Im MSa-Interview gibt der 58-Jährige interessante Einblicke.

Von: **Imre Paulovits**

Was machen Sie heute so?
Nicht viel, ich bin ziemlich entspannt. Wir haben ein Haus für meine Eltern in Texas gebaut, ich angle und spiele Golf, fahre Motocross und Mountainbike. Goodwood und Sachsenring Classic waren die ersten Oldtimer-Veranstaltungen, die ich seit vier Jahren gefahren bin. Vor zwei Jahren haben Freunde von mir beschlossen, die Baja 1000 zu fahren. So bin ich mit ihnen als Teammanager mitgefahren. Das war die größte Sache, die ich letztes Jahr gemacht habe. Aber mit Wayne Rainey in Goodwood zu fahren, war schon ein spezieller Moment. Ihn wieder Motorrad fahren zu sehen, war schon emotional.

Hätten Sie nach seinem Unfall gedacht, je wieder mit ihm zusammen fahren zu können?
Ich hatte immer gehofft, dass die Technik einen Weg findet, dass Leute mit Rückenmarksverletzungen wieder laufen können. Das ist bislang noch nicht passiert. Ich hatte es immer gehofft, aber Wayne wieder auf dem Motorrad zu sehen, war schon etwas Spezielles.

Wie ist es, die 500er gelegentlich wieder zu fahren?
Sie sind schon beeindruckend zu fahren. Die Technik der heutigen MotoGP-Bikes hat sie zwar überholt, mit all ihrer Elektronik. Aber es ist so schön, wieder auf etwas zu steigen, wo man die Kupplung benutzen, in die Bremsen langen und den richtigen Gang drin haben muss, um am Kurvenausgang im Leistungsband zu liegen. Bei diesen Zweitaktern lag so viel an dem Fahrer. Es war nicht einfach nur die Elektronik. Sicherlich sind die heutigen MotoGP-Bikes nicht leicht zu fahren. Aber sie verzeihen viel mehr. Man kann sich mit der 500er schnell verletzen.

PAULOVITS

Kevin Schwantz beim Sachsenring Classic: Noch immer viel Spaß mit der 500er Zweitakt-Suzuki

Inwieweit verfolgen Sie die Motorrad-WM?

„MotoGP-Bikes verzeihen mehr als unsere 500er“

Ich verfolge die Trainingsergebnisse auf meinem Smartphone und stehe meist sonntagsmorgens auf, um die Rennen anzusehen. Aber ich verfolge sie nicht wirklich intensiv. Wenn sie nach Austin kommen, gehe ich immer da hin und hänge mit den Leuten ab. Ich bin mit Carlos Checa Fahrradfahren gegangen, als er da war. Es ist aber nichts, das ich jede Woche ansehen muss. Wenn ich mal nicht zum Gucken gekommen bin, nehme ich einfach mein Telefon und schaue mir die Ergebnisse an. Ich habe letztes Jahr Pedro Acosta getroffen, und ich verfolge ihn seither recht genau. Es ist schade, dass er sich mit seinem Motocross-Motorrad verletzt hat. Aber er ist jung, er wird wiederkommen.

Wie sehen Sie die Entwicklung der WM?
Es ist wie mit allem. Ich denke, heute ist überall zu viel Kontrolle. Wheelie-Kontrolle, Traktionskontrolle, Fahrwerksabsenkung. Es ist sicherlich Technik, die die Leute wollen, die das neueste Motorrad kaufen. Es war immer so, dass das, was wir auf der Rennstrecke entwickelt haben, früher oder später in der Serie auftauchte. Deshalb nehmen die Hersteller auch teil, um bei der Entwicklung mitzuhalten. Aber die Rennen sind unheimlich spannend. Der Unterschied vom Ersten zum 24. liegt unter zwei Sekunden. Das war bei den 500ern die erste oder maximal die ersten zwei Startreihen. Die Superbike-WM ist auch richtig gut. Es machen viele Hersteller mit, Honda ist wieder werksseitig dabei. Ich denke, Motorsport geht es heute gut. Suzuki hat sich jetzt zurückgezogen, aber wohl kaum, weil sie meinen, Motorsport macht keinen Sinn. Ich denke, sie müssen andere Sachen lösen, bevor sie wieder Rennen fahren können.

Was ist in der US-Szene anders als zu Ihrer Zeit?
Nicht viel. Die Superbikes sind vielleicht nicht mehr frisierte Serienmotorräder mit Stahlrahmen. Sie haben gute Fahrwerke und eine Menge Elektronik. Was der Meisterschaft aber fehlt, ist die Unterstützung der Werke. Als ich 1986 bis 1988 gefahren bin, hatten Suzuki, Honda, Kawasaki und Yamaha ein Werksteam. Die Japaner wussten, wie wichtig der US-Markt war, so haben sie es mit dem bestmöglichen Werkseinsatz vorangetrieben. Ich denke, heute ist der US-Markt für sie nicht mehr so wichtig, deshalb geben sie das Geld nicht mehr aus, um dort Rennen zu fahren. Suzuki hat mal 65- bis 75 000 GSX-R pro Jahr in den USA verkauft, heute schaffen sie keine 5000 mehr. Aber ich habe gehört, dass in Laguna Seca wieder mehr Leute waren, und sie hatten eine Menge Klassen.

> „Heute ist das ganze MotoGP-Feld innerhalb von weniger als zwei Sekunden. Das waren zu meiner Zeit die ersten beiden Startreihen.“
>
> Kevin Schwantz

Können die Amerikaner je wieder so gut werden wie in den 1980er-Jahren?
Was das Talent angeht, denke ich, sind die amerikanischen Kids so gut, wie sie immer waren. Aber ohne Unterstützung der Hersteller ist es hart. Ich bin in die WM gekommen, weil ich mit Suzuki USA 1986 und ’87 einen Vertrag hatte. Als die Verlängerung anstand, sagten sie mir, dass der nächste Vertrag mit Suzuki Japan für die WM sein würde. Wäre ich nur für ein Privatteam in den USA gefahren, hätte ich keine Ahnung gehabt, wie ich nach Europa komme. 1984 habe ich angefangen, Clubrennen zu fahren, 1986 war ich schon auf einem Werks-Superbike. Steve McLaughlin hat mich zu den Match Races gebracht und mir das Motorrad von Toni Rutter, mit dem er im Jahr zuvor bei der TT gefahren war, besorgt. Dort habe ich Barry Sheene getroffen, er hat mich auf eine seiner 500er gesetzt, mit Heron Suzuki gesprochen und mir 1986 und ’87 drei Wildcard-Einsätze besorgt. Ich war zur richtigen Zeit am richtigen Ort. Eine amerikanische Familie kann es sich heute nicht leisten, eine Moto3 zu kaufen und an der Spanischen Meisterschaft teilzunehmen, damit ihr Kind auffällt. Aber Cameron Beaubier macht es ganz gut, Joe Roberts ist im Kommen, und Sean Dylan Kelly entwickelt sich. Doch in der WM sind die besten Fahrer der Welt, da ist es nicht einfach.

Heute wird viel darüber geredet, dass es sehr schwierig ist, vom Superbike auf einen Prototypen umzusteigen. Wie haben Sie es so schnell geschafft?
Es ging recht leicht, weil ich 1986 und ’87 ein sehr gutes Superbike hatte. Dann saß ich auf der brandneuen RGV 500, die den anderen 500ern leistungsmäßig weit unterlegen war. Die RGV hatte damals nicht viel mehr als 140 PS, das Superbike hatte 135. Deshalb war die Umstellung nicht zu groß. Ja, es war eine Umstellung beim Gewicht und bei der Leistungsentfaltung. Ich musste die Finesse lernen, mit dem leichteren Motorrad zu fahren. Aber ich habe es geliebt, wie man das leichte Motorrad einlenken, umlegen und abbremsen konnte, und es richtig genossen, vom Superbike auf den Zweitakter umzusteigen.

Wie war die Umstellung bei den Reifen?
Die war nicht so groß. Ich flog 1987 nach Jerez, fuhr die neue RGV 500 und wurde Fünfter mit einem handelsüblichen Reifen. Ich habe dann zehn Sätze davon nach Amerika mitgenommen. Sie waren so gut, dass ich die nächsten acht Rennen gewonnen habe. Da war der Unterschied nicht so groß wie heute, wo ein Hersteller die eine Serie, ein anderer die andere Serie ausstattet. Dunlop stattet die Moto3 und die Moto2 aus, ich denke, da müssen die Jungs auch umlernen, wenn sie in die MotoGP aufsteigen. Aber sie sind alle schwarz, sind aus Gummi und haften. Man muss das Gefühl für sie finden und Gas geben.

Wie war der Unterschied bei den Fahrwerken?
Die Rahmen der 500er war etwas steifer, aber der Unterschied war lange nicht so groß wie heute. Ich habe mit John Hopkins gesprochen, und er hat mir erzählt, wie groß der Unterschied ist, wenn man von Superstock, Supersport oder Superbike kommt und dann eine Moto2 fahren muss, weil deren Fahrwerke so steif sind.

Wen sehen Sie als Fahrer der Zukunft?
Ich denke, wenn Pedro Acosta zurückkehrt und wieder fit ist, wird er weiter aufsteigen. Ich denke, er hat unglaubliche Fähigkeiten. Ich denke, er wird auch auf einem größeren Motorrad richtig gut. Aber der MotoGP Rookies Cup hat richtig gute Talente hervorgebracht. Da hat KTM einen richtig guten Job gemacht. Als ich Heinz Kinigadner das letzte Mal getroffen habe, habe ich ihm gesagt, dass ich das Gefühl habe, dass sie ein Monopol auf die Kinder haben. Man muss ihnen und Red Bull ein großes Kompliment machen. Sie unterstützen Racing kontinuierlich und finden so neue Talente. ■



Kevin Schwantz

Geburtstag: 19. Juni 1964
Geburtsort: Houston (USA)
Herkunftsland: USA

WM-KARRIERE
1986: 500 ccm, Suzuki (22.)
1987: 500 ccm, Suzuki (16.)
1988: 500 ccm, Suzuki (8.)
1989: 500 ccm, Suzuki (4.)
1990: 500 ccm, Suzuki (2.)
1991: 500 ccm, Suzuki (3.)
1992: 500 ccm, Suzuki (4.)
1993: 500 ccm, Suzuki (1.)
1994: 500 ccm, Suzuki (4.)
1995: 500 ccm, Suzuki (15.)

Rossis Schützlinge im Vorteil: Francesco Bagnaia (#63) vor Luca Marini (#10) und Marco Bezzecchi

DUCATI

Bagnaia zeigt es allen

Beim Race of Champions während der World Ducati Week gewann MotoGP-Werkspilot Francesco Bagnaia vor den VR46-Fahrern Luca Marini und Marco Bezzecchi. Philipp Öttl und Maximilian Kofler schlugen sich wacker.

Von: **Imre Paulovits**

Das Fahrerfeld in Misano auf Pirelli Superbike-Slicks-bereiften Ducati Panigale V4 S des neuesten Jahrgangs war beeindruckend. Alle Fahrer der Werksteams und der Satelliten-Teams aus der MotoGP- und der Superbike-WM starteten in der Lackierung ihrer WM-Bikes, dazu fuhren fünf Piloten aus der Supersport-WM mit Panigale V2. Es gab ein einziges Training, das auch gleich für die Startaufstellung gewertet wurde. Und schon gab MotoGP-Vizeweltmeister Francesco Bagnaia die Pace vor: Mit 1.36,086 min fuhr er die Pole-Position heraus. Marco Bezzecchi war nur 77 Tausendstelsekunden langsamer, und Ducati-Testpilot Michele Pirro komplettierte die erste Startreihe. Wie Enea Bastianini aber in seiner letzten fliegenden Runde schwänzelnd auf die Zielgerade beschleunigte und das Gas auch dann nicht wegnahm, als sich das Motorrad völlig aufgeschaukelt hatte und von einem Lenkanschlag zum anderen auskeilte, zeigte seine Entschlossenheit.

Vorteil VR46 Academy

Gleich nach dem Start brauste Luca Marini auf den zweiten Platz hinter Bagnaia, Jack Miller erwischte ebenfalls einen guten Start, wurde aber bald von Marco Bezzecchi überholt. Dahinter rauften die beiden Superbike-WM-Piloten Michael Ruben Rinaldi und Axel Bassani mit Jorge Martín, und von hinten rückte mit Riesenschritten Enea Bastianini auf. Doch bei Jorge Martín war für den Gresini-Piloten erst einmal Schluss, er fand einfach keine Stelle, an dem er den Pramac-Spanier hätte überholen können. Dann legte sich Michele Pirro nieder.

Bagnaia fuhr an der Spitze nach Belieben weg, Marini wurde von seinem VR46-Teamkollegen Bezzecchi bedrängt. In den letzten beiden Runden legte der Halbbruder von Valentino Rossi noch einmal nach, konnte Bagnaia aber nicht mehr einholen. Bastianini fand einen Weg an Martín vorbei und zog weg, von hinten näherte sich Johann Zarco der Gruppe, er konnte sie aber nicht mehr einholen.

Philipp Öttl verlor gleich nach dem Start viele Plätze, weil er die Launch Control der Panigale S nicht kannte, schließlich wurde er 12. „Wenn man bedenkt, dass die MotoGP-Fahrer alle mit der Panigale S trainieren, und die von der VR46 Academy sogar alle zwei Wochen mit diesem Motorrad hier fahren, dann ist das Ergebnis nicht unbedingt aussagekräftig", meinte Öttl „Ich kannte dieses Motorrad nicht, und immerhin kamen Bautista und Rinaldi weit hinter mir ins Ziel. Es hat aber unheimlich Spaß gemacht, und ich habe es als Training vor dem nächsten Wochenende in Most gesehen. Außerdem war die Kulisse sehr beeindruckend, und es waren viele deutsche Ducati-Klubs da."

Bei den Supersportlern gab es ein Herzschlagfinale. Die ersten vier kamen als ein Haufen aus der letzten Kurve, schließlich gewann Federico Caricasulo um sechs Hundertstelsekunden vor Nicholas Spinelli. Maximilian Kofler schlug Oli Bayliss und konnte sich aufs Podest stellen. ■



DUCATI

Ersten drei der Supersportler: Nicholas Spinelli, Federico Caricasulo, Max Kofler (v.l.)

ERGEBNIS

Race of the Champions Misano

Pos.	Fahrer	Motorrad	Zeit
1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati V4	12.57,901 min
2.	Luca Marini (I)	Ducati V4	+0,696 s
3.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati V4	+1,722 s
4.	Jack Miller (AUS)	Ducati V4	+4,182 s
5.	Enea Bastianini (I)	Ducati V4	+7,051 s
6.	Jorge Martín (E)	Ducati V4	+7,873 s
7.	Axel Bassani (I)	Ducati V4	+9,167 s
8.	Johann Zarco (F)	Ducati V4	+10,331 s
12.	Philipp Öttl (D)	Ducati V4	+21,199 s
15.	Maximilian Kofler (A)	Ducati V2	+32,871 s

MotoGP

Álex Rins: LCR-Honda

Die Fortführung der Karriere des aktuellen Suzuki-Werkspiloten Álex Rins ist gesichert. Der 26-jährige Spanier unterschrieb einen Zweijahres-Vertrag bei LCR-Honda.

Von: **Imre Paulovits**

Es war ein Hürdenlauf, aber dass Álex Rins nach dem Rückzug von Suzuki für 2023 irgendwo unterkommen würde, hatte niemand bezweifelt. Letzte Woche unterschrieb er nun einen Zweijahres-Vertrag mit der Honda Racing Corporation im Team von Lucio Cecchinello. Rins hatte zu Beginn dieser Saison seinen Teamkollegen Joan Mir, Weltmeister 2020, mehrfach in den Schatten gestellt und lag nach dem Grand Prix in Portimão punktgleich mit dem führenden Fabio Quartararo auf dem zweiten Tabellenplatz. Wenn er seit der Ankündigung des Suzuki-Rückzugs nach fünf Nullern in Folge auch auf den neunten WM-Rang abgerutscht ist, ist Rins noch immer ein absoluter Siegfahrer. Und so freut sich Lucio Cecchinello auf die Zusammenarbeit mit seiner neuesten Verpflichtung. „Álex Rins hat Erfahrung und ist schnell, seine genauen Aussagen an die Techniker, für die er bekannt ist, werden uns sicherlich bei der Weiterentwicklung helfen, sodass wir wieder um Podestplätze kämpfen können“, so Cecchinello.

Rins kann seine Freude, dass er nun weiß, wo seine Karriere nach dem Suzuki-Rückzug weitergehen wird, auch nicht verbergen: „Ich bin sehr glücklich. Der Teamwechsel wird sicher eine Herausforderung sein, aber ich bin bereit, einhundert Prozent von mir zu geben.“ ■



LCR

Álex Rins (l.) und Lucio Cecchinello: Zwei gemeinsame Jahre in der MotoGP

Superbike-WM

Van der Mark bleibt

Wenn dieses Jahr für BMW-Werkspilot Michael van der Mark durch Verletzungen auch abgehakt werden kann: Die Münchner verlängerten den Vertrag des Niederländers um ein weiteres Jahr.

Von: **Imre Paulovits**

Michael van der Mark, der letztes Jahr das Superpole-Race in Portimão gewann und damit für den bislang einzigen Superbike-WM-Sieg von BMW seit ihrer Rückkehr 2019 gesorgt hat, kam mit Krücken nach Donington, um bei seinem Team zu sein. Nun wurde der Vertrag des Niederländers mit BMW Motorrad Motorsport um ein weiteres Jahr verlängert. „Wir freuen uns sehr, dass Michael bei uns an Bord bleibt“, meint BMW Motorrad Motorsport-Direktor Marc Bongers. „2021 hat er sich sehr gut auf die für ihn zunächst noch ungewohnte BMW M 1000 RR eingestellt und dies mit dem Sieg in Portimão bestätigt. Sein Beitrag zur Weiterentwicklung der M RR war enorm wichtig für unser gesamtes Projekt.“

In Most wird TT-Sieger Peter Hickman die M 1000 RR neben Scott Redding fahren, Van der Mark plant seine Rückkehr für das zweite September-Wochenende in Magny-Cours. ■



BMW

Michael van der Mark: Comeback für Magny-Cours geplant, auch 2023 mit BMW

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM
Tom Sykes, Superbike-Weltmeister von 2013, dessen BMW-Werksvertrag für dieses Jahr nicht verlängert wurde, und der bei MCE-Ducati bei den British Superbikes unterkam, liebäugelt mit der Rückkehr in die Superbike-WM. Der 36-jährige Brite besuchte die WM-Runde in Donington, und obwohl er nicht mit einer Wildcard teilnahm, schloss er nicht aus, nächstes Jahr wieder ganz in der WM unterwegs zu sein. „Alles ist möglich, und diese Tür ist noch nicht geschlossen. Ich habe noch den Hunger und das Verlangen nach dem WM-Wettkampf“, meinte der beliebte Yorkshire-Mann.

SUPERBIKE-WM
Tarran Mackenzie sammelte an seinem Wildcard-Wochenende in Donington drei WM-Punkte. Der amtierende Meister der British Superbike erhoffte sich sicherlich mehr von seinem ersten WM-Einsatz, er arbeitet aber daran, im nächsten Jahr die komplette WM zu fahren. „Ich habe ein Angebot, aber es ist noch zu früh für etwas Konkretes“, so der 26-jährige Brite.

ENDURANCE-WM
Yamaha schickt dieses Jahr kein speziell für die 8 Stunden von Suzuka erstelltes Team in die Schlacht, alle Hoffnungen des Werks ruhen auf dem YART-Team von Mandy Kainz. Bislang sieht es nicht schlecht aus, beim Suzuka-Test hatte die Equipe mit Marvin Fritz, Karel Hanika und Niccolò Canepa die zweitschnellste Zeit. Während Tetsuta Nagashima auf der Werks-Honda mit 2.06,332 die Bestzeit fuhr, war Fritz mit 2.06,662 auf dem 5,821 Kilometer langen Kurs nur etwas mehr als drei Zehntelsekunden langsamer. Am übernächsten Wochenende wird sich zeigen, ob dies gegen den letzten Sieger Kawasaki, die Werks-Honda und das nun mit allen Mitteln kämpfende Yoshimura-Suzuki-Team reichen wird.

Spitzes Renneisen

Vor 60 Jahren stellte sich Kreidler mit seiner Renn-Florett der internationalen Konkurrenz und gewann den ersten WM-Lauf der neu geschaffenen Schnapsglas-Klasse. Sie mussten sich aber mit harter Konkurrenz messen.

Von: **Imre Paulovits**

Frisch aufgereiht standen sie da und machten viel Lärm. Beim ersten Rennen der neu geschaffenen 50er-Weltmeisterschaft im Montjuic Parc von Barcelona waren alle gespannt, wer das beste Rezept für die kleinsten Rennmaschinen gefunden hatte, die je einen WM-Kurs umrundeten. Die Zweitakter von Derbi, Kreidler und Suzuki wetteiferten mit dem Viertakter von Honda. Die deutsche Kreidler mit ihrer doppelten Drehschiebersteuerung sollte bei diesem Rennen mit Europameister Hans-Georg Anscheidt die Nase vorn haben.

Die Truppe aus Kornwestheim war aber auch gut vorbereitet. Denn bereits 1959 hatte sich die OMK mit dem Hockenheimring verbündet und schrieb den Moto-Cup mit vier Rennen auf dem badischen Kurs aus, an dem sich Kreidler sogleich auch werksseitig beteiligte. Zunächst wurde mit Dreigang-Handschaltung gefahren und ein Schnitt von 100 km/h erreicht, ein Jahr später waren es bereits 110 km/h.

Für die Saison 1960 bewarb sich Hans-Georg Anscheidt, der zuvor Gelände- und Bahnrennen gefahren war, eine Ausbildung als Kfz-Mechaniker hatte und sich einen Namen bei der Vorbereitung seiner Bahn-Zweitakter gemacht hatte, bei Kreidler für den Moto-Cup. Er bekam eine Stelle als Rennfahrer, mit der Bedingung, dass er auch in der Entwicklungsabteilung arbeitete. Gleich in seinem ersten Jahr gewann Anscheidt alle vier Rennen und die Gesamtwertung des Moto-Cups. So schickte ihn Kreidler in die 1961 erstmals ausgeschriebene Europameisterschaft. Den Moto-Cup-Kreidlern war die Abstammung vom Kleinkraftrad noch klar anzusehen, für die EM entstand in der Entwicklungsabteilung jedoch ein richtiges Rennmotorrad. Es hatte einen Doppel-Drehschieber-Motor mit zwei Vergasern, dazu ein Fahrwerk und eine Verkleidung wie ein richtiges Rennmotorrad.

Ohne Segen von oben

„Der Motor ist allein in der Versuchsabteilung entstanden. Intern hieß er ‚Anwigeigeg‘, zusammengesetzt aus den Namen Anscheidt, Winterhof, Geiling und Gegele“, erinnert sich Hans-Georg Anscheidt mit einem Schmunzeln. „Als das Ding richtig lief und Power hatte, ist die Konstruktionsabteilung auf ihn aufmerksam geworden. Da gab es auch Krach, denn normalerweise sollten wir ja nur das machen, was die von oben auf dem Papier heruntergebracht haben.“ Anscheidt gewann 1961 auch die Europameisterschaft, doch als die 50er-Klasse für 1962 den WM-Status bekam, wurde es ernst um ihn und die Versuchsabteilung: „Wir wussten, dass auch die Japaner kommen würden. Also wurde der Motor weiterentwickelt und richtige Gussformen gemacht. Den 1961er-Motor hatten wir noch aus dem Vollen gefräst und mit Uhu Plus zusammengeklebt.“ Der Motor hatte ein mit einem Dreigang-Vorgelege gekoppeltes Viergang-Getriebe, so ließen sich mit Hand und Fuß zwölf Gänge schalten, was den Fahrern aber höchste Konzentration abverlangte.

> „Die Japaner hatten spezielle Rennabteilungen, bei Kreidler machten es die Serien-Entwickler.“
>
> Hans-Georg Anscheidt

Anscheidt gewann die WM-Premiere im Montjuic-Park, eine Woche später siegte sein Kreidler-Kollege Jan Schurgens im französischen Charade. Doch dann wurden sie mit der wahren Stärke der Japaner konfrontiert. Suzuki-Werksfahrer Ernst Degner gewann bei der TT, der Dutch-TT, in Spa und auf der Solitude die vier Rennen in Folge. Huberts und Anscheidt gewannen auf dem Sachsenring und in Monza, Luigi Taveri mit der Einzylinder-Viertakt-Honda in Tampere und Hugh Anderson auf der Suzuki das WM-



Kreidler Renn-Florett (hier die Version von 1963): Richtiges Rennmotorrad aus filigranen Teilen

Finale in Buenos Aires. Zum ersten 50er-Weltmeister krönte sich jedoch Degner vor Anscheidt und Taveri.

Für die Saison 1963 wurde die Kreidler weiterentwickelt, bekam statt der vorderen Schwinge eine Telegabel. Anscheidt gewann drei Grands Prix, bei Suzuki teilten sich Hugh Anderson, Ernst Degner, Mitsuo Itoh und Isao Morishita die Siege. Auch Taveri konnte mit der Honda wieder gewinnen. In der Endwertung wurde Anderson mit 34 Punkten Weltmeister vor Anscheidt mit 32 und Degner mit 30 Punkten. Doch 1964 geriet Kreidler ins Hintertreffen, als Suzuki und Honda mit Zweizylindern kamen. Anscheidt konnte nur noch auf dem technisch anspruchsvollen Kurs von Montjuic-Park gewinnen, die restlichen Siege gingen an Hugh Anderson auf Suzuki und Ralph Bryans auf Honda.

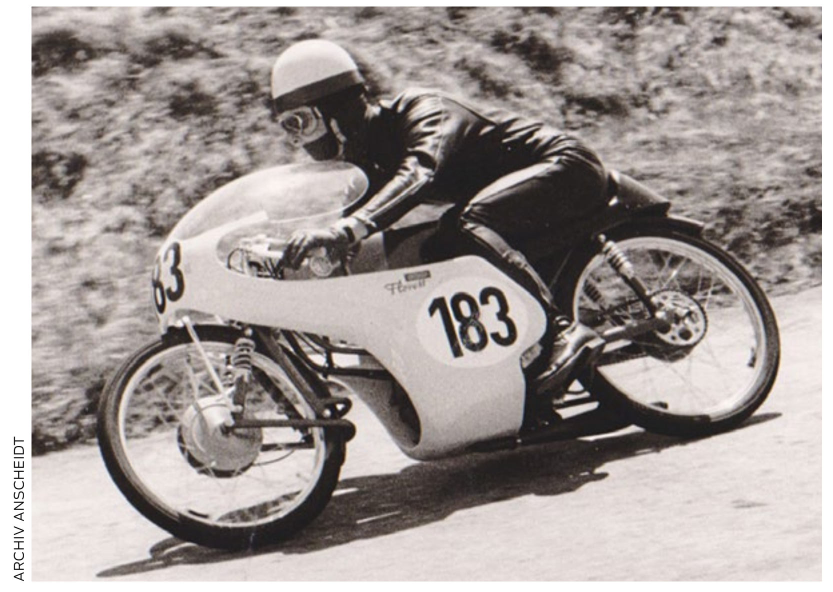
Erdrückende Giganten

1965 stand Kreidler endgültig auf verlorenem Posten, Anscheidt wurde ohne Sieg nur noch WM-Siebter, und Kreidler stieg mit Ende der Saison aus. „Sie waren von der Arbeitskapazität einfach nicht in der Lage, mit den Japanern mitzuhalten“, erklärt Anscheidt. „Diese hatten separate Rennabteilungen, in der nur Rennmaschinen entwickelt wurden. Bei Kreidler mussten die gleichen Leute nach der Saison die Serienmodelle für das nächste Jahr entwickeln. Erst kurz vor der Saison wurde der Rennsport wieder aufgenommen.“

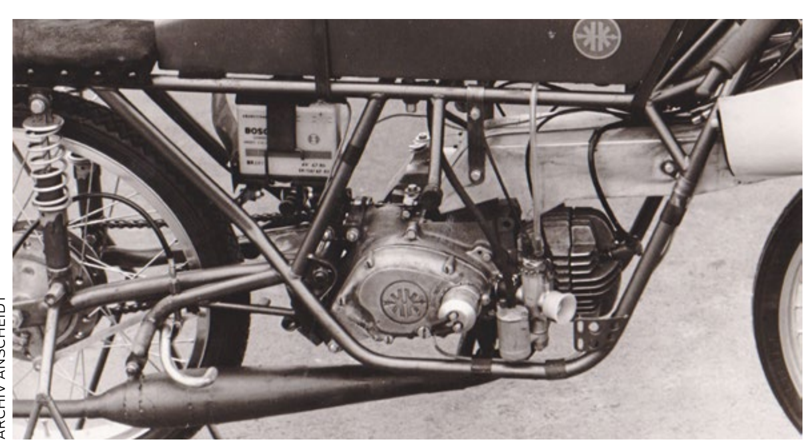
Anscheidt kam bei Suzuki unter und wurde von 1966 bis 68 dreimal in Folge Weltmeister. Kreidler kam 1969, als die 50er auf einen Zylinder und sechs Gänge beschränkt wurden, über ihre holländische Dependance Van Veen zurück, und sie gewannen mit Jan de Vries, Henk van Kessel, Ángel Nieto, Eugenio Lazzarini und Stefan Dörflinger bis 1983, als die 50er-Klasse eingestellt und von den 80ern abgelöst wurde, sieben WM-Titel. ■

TECHNISCHE DATEN

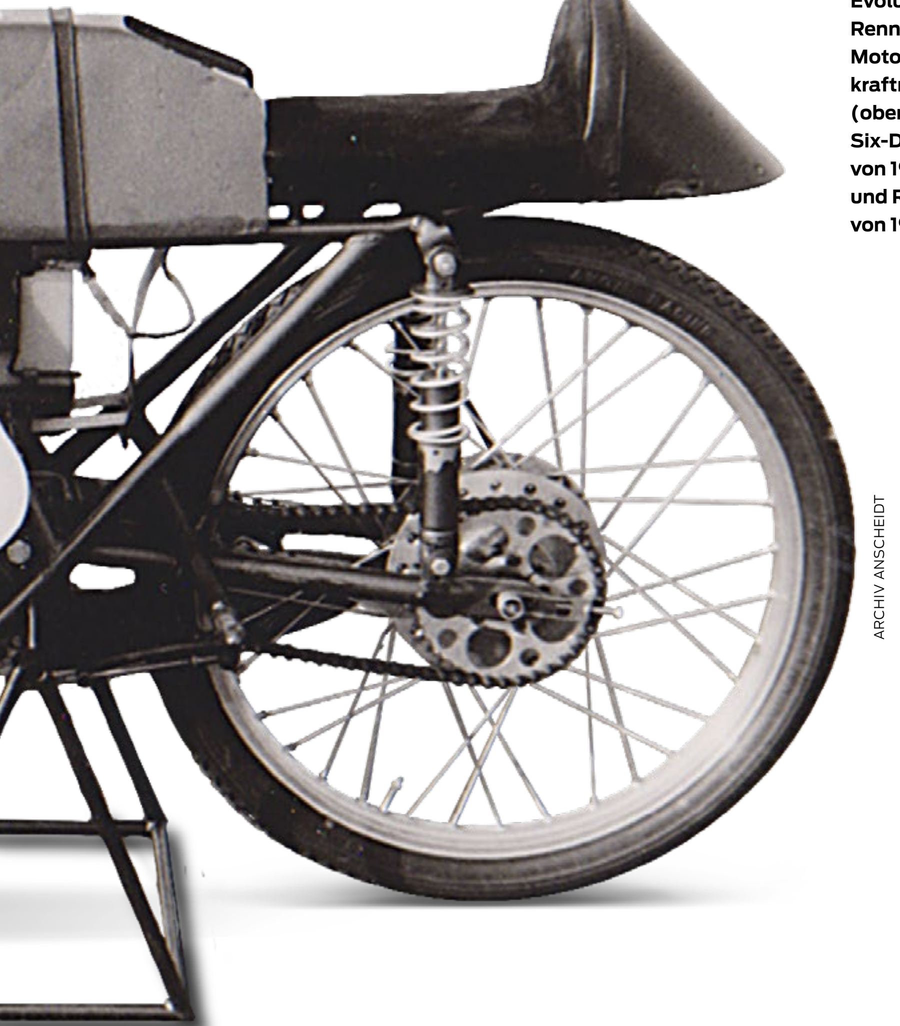
Kreidler Renn-Florett (1962)	
Motor	Luftgekühlter Einzylinder-Zweitakter, doppelte Drehschieber-Steuerung
Bohrung x Hub	40 x 39,7 mm
Hubraum	49,9 ccm
Leistung	11,5 PS bei 14 000/min
Leergewicht	62 kg


ARCHIV ANSCHEIDT

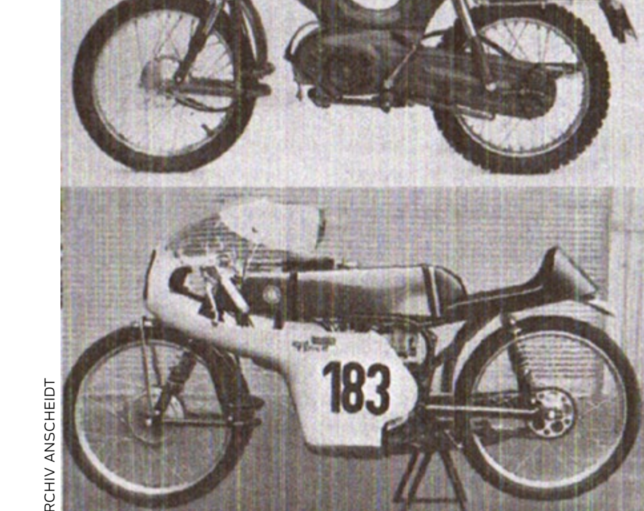
Hans-Georg Anscheidt: Sieger des ersten 50er-Weltmeisterschaftslaufs


ARCHIV ANSCHEIDT

Doppelschleifen-Rahmen, Doppel-Drehschieber-Motor mit Serien-Anleihen


ARCHIV ANSCHEIDT




ARCHIV ANSCHEIDT

Evolution der Renn-Kreidler: Moto-Cup-Kleinkraftrad von 1960 (oben), siegreiche Six-Days-Florett von 1962 (Mitte) und Renn-Florett von 1962 (unten)

Saisonhalbzeit und Höhepunkt des Jahres: Das Schleizer Dreieck zieht an wie ein Magnet

All-inclusive-Paket

EISELE

Über 30 000 Zuschauer, pralle Sonne und eine Volksfeststimmung, wie es sie nur ein Mal in Deutschland gibt. Das Schleizer Dreieck machte seinem Namen alle Ehre und war beim Bergfest der IDM-Saison 2022 Fluch und Segen zugleich.

Von: **Anke Wieczorek**

Markus Reiterberger ist der König von Schleiz. Und er ist der Publikumsliebling mit Streckenrekord auf dem einzigartigen Kurs, der sich über die sanften Hügel neben der Stadtgrenze hinzieht. Auf der zur Rennstrecke gewordenen Bundesstraße liegen statt sauber lackierter Curbs wie auf den homogenen Arealen dieser Welt viereckige Rasengitter als Abgrenzung an der Seite, weiß-rote Pylone und Plastikblöcke weisen den Fahrern den Weg. Das sanft in Felder und eine Solarlandschaft eingebettete Dreieck ist aber nicht ganz so gefällig, wie es aussieht, sondern hat mit ein paar gravierenden Bodenwellen und Mutpassagen Stellen, an denen man den Hintern zusammenkneifen muss. Auf Deutsch: Es fordert alles ab. Reiterberger liebt diese Strecke, und seine beiden Siege am Wochenende kamen nicht ganz überraschend. Im Qualifying hatte er in der letzten Minute seinen Hauptgegner Florian Alt von der Pole-Position verdrängt. Der 26-jährige Alt war mit 1.23-min-Zeiten so schnell wie noch nie auf der Strecke und fast erschrocken: „Ich dachte, so solche Zeiten sind gar nicht möglich.“ Am Freitag war die Wilbers-Truppe noch mehr als ohnehin ins Schwitzen gekommen, als sich im freien Training die Arretierungsschraube einer Schaltwelle gelöst hatte. Reiterberger hatte gehofft, im ersten Lauf sofort dem Feld enteilen zu können. Alt vereitelte die Soloflucht – aber nicht den sechsten Sieg des BMW-Kollegen in dessen grünem Wohnzimmer.



EISELE

Markus Reiterberger ist der König, aber das Land gehört „Puffynator“ Julian Puffe

Der Local Hero Julian Puffe bewegte sich lange auf der dritten Position und wirkte eher gechillt als aggressiv. Toni Finsterbusch und Jan Mohr fanden mühelos den Weg vorbei. Das schien den Schleizer aufzurütteln. Doch dann passierte, was nicht sein sollte. Das Ziel fast vor Augen, kollidierten Mohr und Finsterbusch auf einem der schnellsten Stücke des Dreiecks. Beide liegen im Krankenhaus. Im freien Training war schon der Russe Vladimir Leonov verunfallt und hatte einen Bruch in der rechten Hand erlitten. Puffe erbte den dritten Platz im Rennen.

BMW in Schleiz unschlagbar

Der Reversed Grid vor dem zweiten Rennen bereitete dem BMW-Trio, das nun aus der dritten Startreihe ins Rennen gehen musste, keine Probleme. Allerdings war Reiti kurz verdutzt: „Normalerweise kommt Flo nicht so schnell durchs Feld wie ich, aber als ich mich umgedreht habe, hat er mir schon am Hintern geklebt.“ In der Mittagspause hatte das Team noch kleine Veränderungen an dessen M 1000 RR vorgenommen. Alt fuhr in den ersten zwölf Runden eine halbe Sekunde schneller als im ersten Lauf. Der Rückstand auf Reiterberger hatte sich im Ziel im Vergleich zum ersten Rennen halbiert: „Ich war im Kurveneingang und im Scheitelpunkt stärker war als Markus.“ Beim Rausbeschleunigen war aber Alts Motor schwächer auf der Brust. Fakt ist: Reiti ist Alt immer wieder ein Stück voraus. Und sein vierter Titel in der Königsklasse rückt immer näher. Mit den zwei Siegen am Wochenende erweiterte der 28-Jährige seine Schleiz-Bilanz. Er hat jetzt insgesamt sieben Mal auf Deutschlands Naturrennstrecke gewonnen.

Puffe, der sowieso schon breit lächelt, grinste als Dritter in Lauf zwei nun um den ganzen Kopf. Jetzt war der Platz erkämpft, das war für den 26-Jährigen eine ganz andere Nummer. Er machte auch gleich Plätze in der Gesamtwertung gut und ist jetzt Tabellen-Dritter. Die BMW-Fraktion hatte vorne alles besetzt, womit richtig Punkte abgeräumt werden können. Rob Hartog brachte da als Vierter auf Yamaha Abwechslung ins Spiel, bevor mit Pepijn Bijsterbosch in beiden Rennen wieder ein BMW-Fahrer auf dem fünften Platz landete. Strecken-Neuling Leandro Mercado auf der Holzhauer-Honda fand das alles sehr, sehr spannend und kam als Sechster im zweiten Lauf in die Wertung. Kawasaki-Rückkehrer Bastien Mackels wurde nach seiner Verletzung vom Mai mit zwei siebten Plätzen belohnt. ■

IDM Supersport

Kein Platz für Nebenbuhler

Max Enderlein hat im Moment keine Konkurrenz, und potenzielle Anwärter wie Twan Smits lässt er gleich wieder abblitzen.

Von: **Anke Wieczorek**

Das Feld der IDM Supersport ist momentan ausgedünnt durch Langzeit-Patienten: Noah Lequeux, Anne van Gaalen, Bastian Ubl und jetzt noch Thomas Gradinger. Der Österreicher flog per Highsider im freien Training ab und kam ins Krankenhaus. Sein dritter, vierter und fünfter Brustwirbel ist gebrochen. Der Yamaha-Fahrer wurde operiert, und seine Verletzungen werden nach aktuellem Stand ohne Nachwirkungen ausheilen.

Nachdem sonst keiner der letztjährigen Spitzenfahrer in der Klasse verblieben ist, fährt Max Enderlein nun seinen eigenen Stiefel und ließ sich auch in Schleiz nicht vom Doppelsieg abhalten. Aber Twan Smits, ein 18-jähriger Aufsteiger aus der IDM Supersport 300, ließ den Sachsen nicht in Ruhe. Im ersten Rennen fuhr der Niederländer zwar geradeaus, wo er hätte abbiegen sollen und verlor durch den Umweg durch die Schneise aus Strohballen Zeit und Positionen, doch innerhalb von zwei Runden hatte er schon wieder vier Gegner überholt. Der Sprint landete zum ersten Mal in diesem Jahr auf dem Podium. Im zweiten Rennen legte der Junior noch einen Zahn zu, wagte es sogar, den Führenden Enderlein zu passieren. Aber so schnell wie er vorne war, kam auch schon die Retourkutsche. Enderlein meinte anschließend, dass er mit einer Attacke von Smits überhaupt nicht gerechnet hätte. Schließlich hat sich der blonde Niederländer bisher noch nie so in Szene gesetzt.

Smits und der momentane IDM-Zweite Luca de Vleeschauwer teilten sich die Podiumsränge hinter Enderlein fair auf. Eigentlich hatte sich auch dessen Teamkollege Jan-Ole Jähnig Chancen ausgerechnet. Zum Saisonbeginn hatte er zu den Titelfavoriten gezählt. Jetzt erreichte er mit dem vierten Platz in Schleiz sein bisher bestes Saisonergebnis. „Raketen“-Andy Kofler wurde diesmal „nur“ zwei Mal Siebter. ■


EISELE

Wo Max Enderlein ist, ist vorn: Sieben Saisonsiege sind schon auf seinem Konto


EISELE

Im Rennen Gegner und danach Freunde: Luca De Vleeschauwer und Twan Smits

IDM Supersport 300

Nur noch drei Punkte

Teamchef Karsten Freudenberg erhoffte sich in Schleiz ein komplettes KTM-Podium, doch Marvin Siebdrath funkte auf der Kawasaki dazwischen.

Von: **Anke Wieczorek**

Leo Rammerstorfer und Lennox Lehmann machten den Sieg im ersten Rennen unter sich aus. Kurzfristig mischte auch Walid Kahn mit. Das KTM-Trio des Freudenberg-Teams trieb den Puls von Chef Carsten Freudenberg in die Höhe. Der 50-jährige Sachse freute sich zu früh. Marvin Siebdrath, der mit Titelchancen ausgestattet ist, kassierte schließlich Khan ein und den dritten Platz. Noch in der Startaufstellung hatte der Niederländer versprochen, sich im Falle eines Sieges seine schwarzen Locken abzurasieren. Jetzt durfte er seine prächtige Mähne behalten. Den Sonntagssieg strich der zweifache Champion Lehmann ein. Der in die Supersport-300-WM aufgestiegene Dresdner hatte eigentlich vor, seinem 17-jährigen Kollegen Rammerstorfer im Kampf um den IDM-Titel den Rücken freizuhalten, doch der Plan ging in die Hose. Der Österreicher hatte mit der Technik an der KTM RC 390 R zu kämpfen. Als er sich mit Troy Beinlich im Kampf um Platz 4 anlegte, schoss er ins Grüne, hatte aber Glück: Bis auf ein paar zusätzliche Meter und zwei verlorene Positionen war nichts passiert. Obwohl die gewohnte Power im orangen Motorrad fehlte, konnte sich Rammerstorfer wenigstens auf dem sechsten Platz ins Ziel zittern. Dadurch hatte auch endlich einmal Marvin Siebdrath die Chance, ein paar Punkte gutzumachen. Der Tabellen-Zweite wurde zwar sehr durch die Attacken des Ungarn Mate Szamado beansprucht, überquerte zum Schluss aber trotzdem als Zweiter die Ziellinie. Das Beste daran für ihn: Er verringerte den Abstand zum Führenden Rammerstorfer in der Tabelle. Zwischen den beiden liegen nur noch drei Punkte. ■


EISELE

Feierstunde am Buchhübel: In Schleiz wird der Rennsport gelebt



BONOVO FACEBOOK

IDM Superbike

Liste wird länger

Die Beteiligung von WM-Stars an der IDM-Königsklasse bleibt keine Eintagsfliege.

Kaum ist ein Höhepunkt vorbei, kommt schon der nächste. Bei der IDM-Runde in Assen vom 12. bis. 14. August 2022 tritt das Team Bonovo Action BMW mit den WM-Superbikern Loris Baz und Eugene Laverty in der IDM-Königsklasse an. In Assen hat das Team das bisher beste Ergebnis seit seinem Bestehen gefeiert. Loris Baz wurde im April auf der BMW M 1000 RR in beiden Rennen Sechster. Wie kommt der Einsatz in der IDM zustande? „Teaminhaber Jürgen Röder und ich haben dort unsere Wurzeln", erklärt Teammanager Michael Galinski und fügt hinzu: „Auch die IDM-Organisation begrüßt den Start." Der Zeitpunkt bietet sich an, denn der Termin liegt genau zwischen zwei Superbike-WM-Läufen. Für die Weltmeisterschaft entwickelt werde aber nicht, der Fokus liege laut Galinski auf dem Spaß am Rennfahren und dem Wiedersehen mit alten Bekannten. Die Motorräder des WM-Elften Loris Baz sowie des Gesamt-15. Eugene Laverty werden nicht so viel Leistung wie sonst haben. Ein sogenanntes Rolling Chassis aus Motor und Basis-Fahrwerk bildet den Grundstock. Dazu kommen PVM-Räder und die Verkleidung. ■

NACHRICHTEN

IDM SIDECAR

Teams aus der WM verdichteten das Feld auf dem Schleizer Dreieck. Der Wunsch der deutschen Meister-Crew Josef Sattler/Luca Schmidt nach einem Podiumsplatz inmitten der Hochkaräter erfüllte sich allerdings nicht. Das zumeist auseinandergezogene Feld bot an vielen Stellen diesmal eine lebhafte Unterhaltung. Das zweite Rennen musste nach einem Abbruch neu gestartet werden. Wout Vermeule hatte sich zuvor überschlagen. Im zweiten Anlauf kamen sich Neubert/Göttlich und Zimmermann/Mahl ins Gehege. Neubert wurde dabei aus dem Gespann geschleudert, blieb aber unverletzt.

IDM SUPERBIKE

Markus Reiterberger hatte für seinen Fanclub, der mit 50 Personen anreiste, höchstpersönlich einen 7,5-Tonner mit Getränken angekarrt. Unterwegs hatte er zwei Reifenplatzer mit dem betagten Gefährt. Beim zweiten Mal war kein Ersatzmaterial mehr da. Reiti fuhr die letzten 50 km langsam auf der Felge weiter.

IDM SUPERBIKE

Das Motorrad von Toni Finsterbusch wurde nach dem Sturz am Sonntagabend zerlegt. Nur der Motor ist noch brauchbar.

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE

Schleiz (D): 24.07.2022; 7. IDM-Lauf; 68,490 km über 18 Runden; 24 Fahrer gestartet, 18 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Markus Reiterberger (D)	BMW	25.26,092 min
2.	Florian Alt (D)	BMW	+4,206 s
3.	Julian Puffe (D)	BMW	+18,430 s
4.	Rob Hartog (NL)	Yamaha	+20,836 s
5.	Pepijn Bijsterbosch (NL)	BMW	+25,417 s

Schleiz (D): 24.07.2022: 8. IDM-Lauf; 68,490 km über 18 Runden; 22 Fahrer gestartet, 18 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Markus Reiterberger (D)	BMW	25.32,038 min
2.	Florian Alt (D)	BMW	+2,514 s
3.	Julian Puffe (D)	Kawasaki	+16,476 s
4.	Rob Hartog (NL)	Kawasaki	+19,632 s
5.	Pepijn Bijsterbosch (NL)	BMW	+19,945 s

PUNKTESTAND

1.	Reiterberger	195 Punkte
2.	Alt	118
3.	Puffe	91
4.	Finsterbusch	77
5.	Hartog	76
6.	Bijsterbosch	70
7.	Mohr	64
8.	Krzemien	58
9.	Kartheininger	43
10.	Mackels	43
11.	Leonov	41
12.	Steinmayr	37
13.	Haslam	29
14.	Mercado	27
15.	Okubo	27

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT

Schleiz (D): 24.07.2022; 7. IDM-Lauf; 57,075 km über 15 Runden; 21 Fahrer gestartet, 19 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Max Enderlein (D)	Yamaha	22.06,986 min
2.	Luca de Vleeschauwer (B)	Kawasaki	+5,083 s
3.	Twan Smits (NL)	Yamaha	+5253 s
4.	Jan-Ole Jähnig (D)	Yamaha	+6,016 s
5.	Melvin van der Voort (NL)	Yamaha	+9,458 s

Schleiz (D): 24.07.2022; 8. IDM-Lauf; 57,075 km über 15 Runden; 20 Fahrer gestartet, 18 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Max Enderlein (D)	Yamaha	22.10,145 min
2.	Twan Smits (NL)	Yamaha	+0,163 s
3.	Luca de Vleeschauwer (B)	Kawasaki	+0,454 s
4.	Melvin van der Voort (NL)	Yamaha	+2,962 s
5.	Jan-Ole Jähnig (D)	Yamaha	+5,039 s

PUNKTESTAND

1.	Enderlein	195 Punkte
2.	De Vleeschauwer	114
3.	Kofler	107
4.	Gradinger	85
5.	Beinlich	72
6.	Stadelmann	71
7.	Smits	70
8.	Jähnig	66
9.	Van der Voort	63
10.	Merckelbagh	54
11.	Winkler	42
12.	Meuffels	39
13.	Bingisser	39
14.	Rörig	18
15.	Dunnik	17

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Schleiz (D): 23.07.2022; 7. IDM-Lauf; 45,660 km über 12 Runden; 26 Fahrer gestartet, 23 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Leo Rammerstorfer (A)	KTM	19.34,078 min
2.	Lennox Lehmann (D)	KTM	+0,108 s
3.	Marvin Siebdrath (D)	Kawasaki	+0,266 s
4.	Walid Khan (NL)	KTM	+1,589 s
5.	Troy Beinlich (D)	Kawasaki	+8,220 s

Schleiz (D): 24.07.2022; 8. IDM-Lauf; 45,660 km über 12 Runden; 26 Fahrer gestartet, 22 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Lennox Lehmann (D)	KTM	19.38,749 min
2.	Marvin Siebdrath (D)	Kawasaki	+1,101 s
3.	Mate Szamado (HU)	Kawasaki	+1,168 s
4.	Troy Beinlich (D)	Kawasaki	+8,188 s
5.	Thom Molenaar (NL)	Kawasaki	+14,164 s

PUNKTESTAND

1.	Rammerstorfer	136 Punkte
2.	Siebdrath	133
3.	Lehmann	99
4.	Khan	87
5.	Szamado	87
6.	Beinlich	77
7.	Molenaar	71
8.	Erwig	57
9.	Deroue	50
10.	Zachmann	43
11.	Svendsen	43
12.	Doornenbal	40
13.	Cohen	36
14.	Wieth	32
15.	Roelfsema	30

ERGEBNIS SIDECAR

Schleiz (D): 23.07.2022, 5. IDM-Lauf; 34,245 km über 9 Runden; 15 Fahrer gestartet, 14 gewertet

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Streuer/Kölsch (NL/D)	ASR	13.58,213 min
2.	Reeves/Rousseau (GB/F)	Adolf RS	+0,438 s
3.	Schlosser/Fries (CH/CH)	LCR F1	+4,666 s

Schleiz (D): 24.07.2022; 6. IDM-Lauf; 26,635 km über 7 Runden; 14 Fahrer gestartet, 12 gewertet

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Reeves/Rousseau (GB/F)	Adolf RS	10.53,386 min
2.	Streuer/Kölsch (NL/D)	ASR	+0,207 s
3.	Schlosser/Fries (CH/CH)	LCR F1	+0,369 s

PUNKTESTAND

1.	Reeves	114 Punkte
2.	Sattler	90
3.	Kimeswenger	54
4.	Pärm	43
5.	Zimmermann	39
6.	Göttlich	39
7.	Remse	38
8.	Rutz	30
9.	Schwegler	29
10.	Päivärinta	24

Härteste Strecke der Welt



Der Holeshot ist nicht alles: Startkönig Jorge Prado (#61) wurde in beiden Läufen durchgereicht

Der 14. WM-Lauf im belgischen Lommel wurde zum Siegeszug der Niederländer. Husky-Pilot Brian Bogers gewann sensationell seinen ersten GP, gefolgt von den Landsleuten Calvin Vlaanderen und Glenn Coldenhoff, beide auf Yamaha. In der MX2-Klasse setzte sich nach großem Kampf Yamaha-Star Jago Geerts gegen die nächste holländische WM-Hoffnung Kay de Wolf (Husqvarna) durch. Simon Längenfelder brach im zweiten Lauf ein und sorgte für dramatische Bilder.

Von: **Frank Quatember**

Es war der erwartete und wie befürchtet bisher schwerste Stopp der WM-Tour 2022. Bei tropischen Temperaturen und Windstille machte die „härteste Motocrossstrecke der Welt“ ihrem Namen alle Ehre. „Lommel ist an einem Trainingstag schon brutal. Das heute toppt alles“, stöhnte der Schweizer Jeremy Seewer bereits vor Lauf 2. Die meisten Top-Piloten der Serie mussten an und über ihre Schmerzgrenze gehen, um die im Laufe des Sonntags total ausgefahrene und unglaublich tiefe Sandwüste zweimal 35 Minuten und länger zu überstehen.

Die Zuschauerbereiche in Lommel waren bestens gefüllt, als dem Spanier Jorge Prado (GasGas) nach der Mittagspause sein Startsieg Nr. 14 in Lauf 1 der MXGP-Klasse gelang. Wie so oft ordneten sich Seewer und WM-Leader Tim Gajser (Honda) am Hinterrad ein, doch diese Idylle war nur von kurzer Dauer. Gajser fiel überraschend schnell zurück bis auf Platz 7, und Seewer wurde vom stark gestarteten Brian Bogers kassiert. Um Platz 5 lieferten sich unterdessen der in Südafrika geborene Calvin Vlaanderen und Kawasaki-Ass Romain Febvre ein heißes Duell. Febvre gewann, hatte nun Lust auf mehr und brauchte nur wenige Minuten, um Seewer und Prado zu passieren. Das gefiel Vlaanderen, also nutzte er einen Fehler von Seewer, und einmal dabei, war Prado auch fällig. Der Spanier war nicht im Vollbesitz seiner Kräfte, die nun zusehends schwanden. In der Schlussphase fehlte auch Febvre die letzte Kraft, und Vlaanderen erreichte mühelos noch Platz 2. Platz 4 ging an Glenn Coldenhoff, gefolgt vom Yamaha-Teamkameraden Maxime Renaux.

> „Vor zwei Wochen wurde ich Vater und jetzt das. Der Sieg ist einfach unglaublich.“
> GP-Sieger Brian Bogers

Holeshot Nummer 15

Die Pause zum zweiten Umlauf reichte, um Jorge Prados Lebensgeister wieder zu wecken. Die logische Folge war der nächste Holeshot des Galiziers. Dahinter lauerten bereits Coldenhoff und Bogers. Äußerst unglücklich begann das Rennen für Jeremy Seewer, der auf Platz 7 liegend in den Sand musste und weitere Plätze verlor. Coldenhoff machte sich drei Runden lang auf Spurensuche hinter Prado, bevor er energisch die Spitze übernahm. Nun gab Romain Febvre ordentlich Gas, passierte in kurzer Abfolge Gajser, Bogers und Prado und setzte sich auf Platz 2. Dahinter entwickelte sich ein epischer Kampf zwischen Bogers und Vlaanderen, der das gesamte Rennen über die Fans in Atem hielt. In der Schlussviertelstunde bekam der Yamaha-Pilot die zweite Luft und flog in Runde 13 am geschockten Febvre vorbei auf Rang 2. Der Schock hielt an, Brian Bogers kam näher und tatsächlich schaffte der Husky-Fahrer in der Schlussrunde das alles entscheidende Manöver!

Bogers erster GP-Sieg

Das bedeutete Rang 3 und damit den ersten GP-Tagessieg seiner Karriere. „Vor zwei Wochen wurde ich Vater und jetzt das. Ich freue mich so, der Sieg ist einfach

unglaublich", jubelte der völlig ausgepumpte Bogers in die Kamera. Febvre wurde Laufvierter hinter der niederländischen Übermacht und verpasste damit das fast sichere Podium, während Seewer nach tollem Kampf auf Rang 5 den Schaden begrenzte.

Aus deutscher Sicht überzeugte Honda-Pilot Henry Jacobi in beiden Läufen. Der Bad Sulzaer zeigte vor allem in Lauf 2 als Neuntplatzierter großen Kampfgeist und beachtenswerte Kondition. Mit Tagesrang 10 verbesserte sich Jacobi im WM-Ranking um zwei Plätze auf nunmehr Position 13. Tom Koch (KTM) war auf Tagesrang 14 ebenfalls erfolgreich auf Punktejagd.

Die kleine Klasse war in Lommel geprägt vom intensiven Zweikampf der beiden Sandhasen Jago Geerts (B) und Kay de Wolf (NL). Beide jagten sich unbarmherzig durch die hohen Sandwellen, und am Ende siegte der etwas größere Wille und Kampfgeist des WM-Spitzenreiters Geerts. Der wortkarge Belgier hatte in Lauf 2 bereits das Nachsehen, kämpfte sich aber wieder an das Hinterrad von De Wolf und passierte ihn bei Rennhälfte zum Sieg. Verfolger Tom Vialle hatte wie in Loket Pech und stürzte im Qualifying. Durch den schlechten Startplatz hatte er keine Chance auf den Sieg, verlor aber nach großem Kampf als Tagesdritter wenig an Boden im Titelkampf. Husky-Pilot Roan van de Moosdijk feierte auf Rang 5 ein beeindruckendes Comeback nach seiner Verletzungspause.

Für den Deutschen Simon Längenfelder nahm der Renntag nach furiosem Beginn ein unglückliches Ende.

Plötzlicher Breakdown

In Lauf 1 hatte der GasGas-Pilot zunächst etwas Probleme, in Gang zu kommen, doch nach Rennhälfte legte der Franke los. In nur drei Runden passierte Längenfelder drei Konkurrenten und fuhr Platz 3 ins Ziel. Auch in Lauf 2 lief alles nach Plan, er ordnete sich als Dritter ein und fuhr ein super konstantes Rennen. Als Kay de Wolf vor ihm ein Fehler unterlief, war er sogar Zweiter. Doch plötzlich wendete sich das Blatt. De Wolf konterte, und Längenfelder brach urplötzlich ein. In der Schlussrunde ein Drama: Längenfelder fiel einfach um, fuhr weiter und schnurstracks frontal gegen einen Werbeträger! Irgendwie rettete er sich mit letzter Kraft als Neunter ins Ziel und verlor so das sicher geglaubte Podium. ■



WASNER

Unverhofft: Brian Bogers (Husqvarna) mit dem GP-Sieg



WASNER

Zweikampfsieger: Jago Geerts (Yamaha) GP-Sieger und WM-Leader

MOTOCROSS-GP FLANDERN/MXGP

Lommel (B): 24. Juli 2022, 14. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 30 Grad. **1. Lauf:** 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 16 Runden à 1,870 km (= 29,920 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Brian Bogers (NL)	Husqvarna	16	34,45.,644 min = 51,644 km/h
2.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	16	+ 15,848 s
3.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	16	+ 25,476 s
4.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	16	+ 33,523 s
5.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	16	+ 38,213 s
6.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	16	+ 41,562 s
7.	Tim Gajser (SLO)	Honda	16	+ 48,138 s
11.	Henry Jacobi (D)	Honda	16	+ 1.19,20 min
16.	Tom Koch (D)	KTM	16	+ 1.55,477 min
20.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	15	+ 1 Runde

Lommel (B): 24. Juli 2022, 14. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 30 Grad. **2. Lauf:** 29 Fahrer gestartet, 29 gewertet, 16 Runden à 1,870 km (= 29,920 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	16	35.05,672 min = 51,153 km/h
2.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	16	+ 5,406 s
3.	Brian Bogers (B)	Husqvarna	16	+ 15,775 s
4.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	16	+ 30,304 s
5.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	16	+ 38,870 s
6.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	16	+ 46,030 s
7.	Tim Gajser (SLO)	Honda	16	+ 1.04,325 min
9.	Henry Jacobi (D)	Honda	16	+ 1.18,843 min
14.	Tom Koch (D)	KTM	16	+ 1.35,074 min
21.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	15	+ 1 Runde

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	605 Punkte
2.	Jeremy Seewer	483
3.	Jorge Prado	465
4.	Glenn Coldenhoff	442
5.	Maxime Renaux	441
6.	Rubén Fernández (E)	342
7.	Brian Bogers	252
13.	Henry Jacobi	187
22.	Tom Koch	69

1.	Yamaha	618 Punkte
2.	Honda	612
3.	GasGas	495

MOTOCROSS-GP FLANDERN/MX2

Lommel (B): 24. Juli 2022, 14. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 30 Grad. **1. Lauf:** 28 Fahrer gestartet, 28 gewertet, 16 Runden à 1,870 km (= 29,920 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	16	34.52,109 min = 51,485 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	16	+ 6,133 s
3.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	16	+ 39,854 s
4.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	16	+ 50,306 s
5.	Liam Everts (B)	KTM	16	+ 58,046 s
6.	Roan v.d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	16	+ 1.14,378 min
7.	Tom Vialle (F)	KTM	16	+ 1.40,951 min
8.	Andrea Adamo (I)	GasGas	16	+ 2.20,540 min
14.	Marcel Staufer (A)	KTM	15	+ 1 Runde
16.	Noah Ludwig (D)	KTM	15	+ 1 Runde

Lommel (B): 24. Juli 2022, 14. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 30 Grad. **2. Lauf:** 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 16 Runden à 1,870 km (= 29,920 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	16	34.49,079 min = 51,560 km/h
2.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	16	+ 14,849 s
3.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	16	+ 16,758 s
4.	Tom Vialle (F)	KTM	16	+ 26,139 s
5.	Roan v.d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	16	+ 53,942 s
6.	Andrea Adamo (I)	GasGas	16	+ 1.36,156 min
7.	Liam Everts (B)	KTM	16	+ 1.51,697 min
8.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	16	+ 2.01,649 min
9.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	16	+ 2.05,070min
20.	Noah Ludwig (D)	KTM	15	+ 1 Runde

WM-STAND MX2

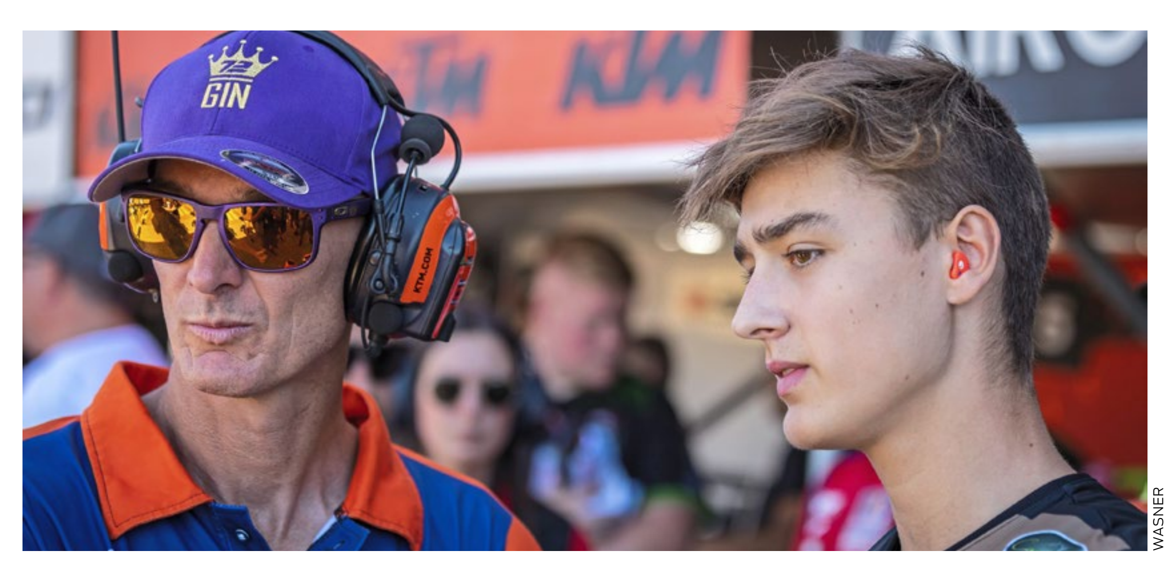
1.	Jago Geerts	590 Punkte
2.	Tom Vialle	567
3.	Simon Längenfelder	469
4.	Kevin Horgmo	410
5.	Thibault Benistant	378
6.	Andrea Adamo	365
7.	Mikkel Haarup (DK)	358
18.	Jeremy Sydow (D)	104
21.	Kevin Brumann	82
36.	Noah Ludwig	19

1.	Yamaha	631 Punkte
2.	KTM	606
3.	GasGas	524

„Bei Liam wird vieles passieren“

Unglaubliche 14 Motocross-Weltmeistertitel haben die belgischen Legenden Harry und Stefan Everts eingefahren. Nun möchte der 18-jährige Liam Everts in die riesigen Fußstapfen von Vater und Opa Everts treten. 2023 winkt ein KTM-Werksvertrag, denn die Mattighofener würden zu gern einen wie Everts als Weltmeister auf dem orangenen Motorrad sehen. Im Moment passt vieles für Liam Everts. Wir trafen den entspannten Teenager und Vater Stefan im MXGP-Paddock.

Von: **Frank Quatember**



WASNER

Willkommen zum Comeback! Wie fühlen Sie sich nach der vierwöchigen Verletzungspause?
LIAM EVERTS: Sehr gut, ich bin fast wieder bei 100 Prozent. Es fehlt noch etwas Renngeschwindigkeit. Ich hatte mich zweimal am linken Mittelfinger verletzt, jeweils im Qualifying. Das kann passieren, die Rennen sind halt enorm intensiv. Jeder geht voll an sein Limit. Ich habe gute Ärzte und die haben mir für Loket das Okay gegeben. Ich kupple jetzt einfach einen Finger weiter, das passt schon.

Ihre sportlichen Highlights in der bisherigen WM-Saison 2022?
Auf alle Fälle Spanien! Ich hätte niemals erwartet, auf dieser enorm harten Strecke bei Hitze so weit vorne zu landen. Das war schon eine große Überraschung. In Ernée hätte ich sogar noch besser sein können, dafür war Platz 6 am Ende super.

Spüren Sie den Druck von 14 WM-Titeln in der Familie auf Ihren Schultern?
Ich bin damit aufgewachsen und muss damit umgehen können. Ich nehme mir beim GP auch immer Pausen, wo ich allein bin, mich ausruhe und mental auf die Rennen vorbereite. Jedes Rennen wird mit Dad und Großvater analysiert. Die Kunst ist es, die richtige Balance zu finden. Wir Everts-Männer sind alle drei Perfektionisten, das liegt in der Familie. Ich stelle mich nicht an den Start, um Fünfter zu werden, und möchte immer perfekt vorbereitet sein.

> „Jedes Rennen wird mit Dad und Großvater analysiert. Wir Everts-Männer sind Perfektionisten.“
>
> Liam Everts

Sie sind aber nicht immer konform mit Harry und Stefan, oder?
Klar gibt es verschiedene Meinungen zwischen uns. Wir sind sehr unterschiedlich vom Charakter her, und außerdem bin ich Teil einer anderen Generation. Am Ende aber, wenn es ernst wird und das Rennen bevorsteht, finden wir immer zusammen. Ich lerne viel von Stefan und Harry, aber auch von anderen Fahrern. Zum Beispiel Jorge Prado, auf dem Motorrad mein Lieblingsfahrer. Seine Technik ist sehr speziell und sehr beeindruckend anzusehen. Und auch Tim Gajser, wenn er seinen Rhythmus fährt in seiner Komfortzone, ist einfach unglaublich.

Werden Sie 2023 KTM-Werksfahrer?
Ich kann es Ihnen noch nicht sagen. Ich kann aber definitiv sagen, wir haben eine Entscheidung getroffen für meine Zukunft.*

Aber Sie sind gesetzt im belgischen MXoN-Team?
Normal ja, als MX2-Fahrer. Es gab bereits ein Meeting mit mir und Jago Geerts für Sponsoren, Jago wird das 450er Motorrad fahren.

Warum fahren Sie die Startnummer 72?
Weil ich es muss, ich hatte keine Wahl. Als ich 65er gefahren bin, wollte ich eigentlich eine andere Nummer. Aber ich konnte mich nicht endgültig entscheiden, und warum auch? Der Name Everts und die 72 sind verbunden auf ewig.

Was machen Sie gern, außer Motocross zu fahren?
Das Übliche. Lauftraining und viel mit dem Rad, auch Schwimmen ist im Programm. Zum Spaß golfe ich gern. Und ich liebe Kochen! Am liebsten für Familie und Freunde, und oft gibt es Pasta Italiana.

Wie kam es zur Wahl des Vornamens Liam?
STEFAN EVERTS: Wir wollten einen internationalen Namen, keinen flämischen. Liam war perfekt für den Jungen, kurz, gut zu merken und nicht so häufig. Seine Schwester heißt Mylee, und das kommt wiederum daher, dass ich Bruce Lee sehr mag.

Wie fällt Ihr Fazit zum Sprössling aus?
Ich denke, nächstes Jahr wird bei Liam vieles passieren. Meine Karriere startete auch mit 18 richtig durch. Aber die Kids heutzutage sind viel smarter als zu meiner Zeit. Der Speed ist so viel höher, die Tracks sind heftig, die Motorräder stärker. Dazu kommt Social Media, was für viele Kids eine Riesen-Bedeutung hat. So ist die Welt heute. ■

Liam Everts

Geburtstag: 6. August 2004
Geburtsort: Hasselt (B)
Herkunftsland: Belgien
Team: DIGA Pro Motocross KTM

KARRIERE
2018: EMX 85 Platz 3
2019: EMX 125 Platz 8
2020: EMX 250 Platz 7
2021: MX2-WM Platz 33
2022: MX2-WM, zzt. Platz 13

Stefan Everts

Geburtstag: 25. November 1972
Geburtsort: Bree (B)
Herkunftsland: Belgien
Team: Red Bull KTM

KARRIERE
6-facher Weltmeister MX1 bzw. 500 ccm
3-facher Weltmeister MX2 bzw. 250 ccm
Weltmeister 125 ccm

** Lesen Sie dazu die Aktualisierung bei den Nachrichten auf Seite 43, die Red.*



Letzter Start mit Heimvorteil: Eero Remes sattelte in seinem Heimatort noch einmal auf

PAIRAN

Heimvorteil genutzt

Einige einheimische Gaststarter wirbelten die Tagesergebnisse beim dritten Lauf zur Enduro-Europameisterschaft im finnischen Sipoo ziemlich durcheinander. Die Meisterschaft wurde davon jedoch wenig betroffen.

Von: **Robert Pairan**

So schied schon in der ersten Sonderprüfung der Brite David Mundell vorzeitig aus: Bei der Landung nach einem großen Sprung verlor sein Vorderrad fast die Hälfte der Speichen. Zum Glück stürzte er nicht, aber er konnte nicht weiterfahren und kassierte an diesem Tag keine Meisterschaftspunkte in der E3-Klasse, wo er seine Führung verlor. In der Gesamtwertung blieb Mundell auf Platz 2, verlor aber den Anschluss an den Führenden.

Am zweiten Tag konnte er erneut starten, hatte aber das Handicap, dass er Strecken und Sonderprüfungen nicht so gut kannte wie die Konkurrenz. In der letzten Prüfung konnte er dennoch auf Platz 2 in der Gesamtwertung vorfahren und seine Klasse gewinnen.

Beide Tagessiege gingen an den Finnen Eero Remes, der unweit des Wettbewerbsorts wohnt und sich die Chance nicht entgehen ließ, einen Lauf vor seiner eigenen Haustür zu fahren.

Eero Remes' letzter Start

Der dreifache Enduro-Weltmeister wollte zwar eigentlich den Helm an den Nagel hängen, doch hier ging er noch mal an den Start. Als privater Husqvarna-Fahrer kannte er zwar die Gegebenheiten, doch am ersten Tag blieb er, wie viele andere Piloten auch, in einem langen Steinfeld stecken, was ihn auf Platz 6 zurückwarf. Erst in der letzten Sonderprüfung konnte er sich den ersten Sieg holen. Am Sonntag fuhr der Champion dann fehlerfrei einen Start-Ziel-Sieg heraus.

Die Meisterschaft führt weiterhin der Belgier Erik Willems an: Durch die Probleme von Mundell hat er nun ein gutes Polster, zumal auch sein Landsmann Dietger Damiaens mit den Bedingungen vor Ort am ersten Tag nicht zurechtkam und – obwohl Meisterschaftsdritter – nicht einmal in die Punkteränge kam. Willems selbst war nach einer Erkrankung noch nicht hundertprozentig fit, die Kondition reichte zumindest für die beiden kurzen Sonderprüfungen, sodass er am Ende schnellster Fahrer in der Cross-Prüfung wurde.

Zwei bedauernswerte Ausfälle gab es aus deutscher Sicht: Der Ex-Europameister Arne Domeyer bei den Senioren musste seine KTM am ersten Tag mit einem Kurbellagerschaden vorzeitig abstellen. Der Schaden war vor Ort nicht zu reparieren, weshalb er am zweiten Tag zum Zuschauen verurteilt war, und dazu auf den vierten Platz in der Meisterschaft zurückfiel.

Der andere war Junior Maximilian Wills, der in der Crossprüfung am zweiten Tag heftig stürzte und sich dabei eine Gehirnerschütterung zuzog. ■

ENDURO-EM

Sipoo (FIN), 23. Juli

1.	Eero Remes (FIN), Husqvarna	56.36,87
2.	Eemil Pohjola (FIN), Honda	+0,52 s
3.	Erik Willems (B), Husqvarna	+2,84 s
4.	Peetu Juupaluoma (FIN), Husq.	+43,67 s
5.	Antti Hänninen (FIN), Husqv.	+50,09 s
6.	Hugo Svärd (FIN), Fantic	+1.32,8 m
7.	David Abgrall (F), Sherco	+1.32,92 m
8.	Carlo Minot (I), TM	+1.34,26 m
56.	Maximilian Wills (D), Husqv.	+5.47,96 m
75.	Nico Rambow (D), KTM	+8.55,66 m

Sipoo (FIN), 24. Juli

1.	Eero Remes (FIN), Husqvarna	49.58.03
2.	Daniel Mundell (GB), Beta	+45,23 s
3.	Erik Willems (B), Husqvarna	+50,49 s
4.	Eemil Pohjola (FIN), Honda	+ 1.04,11 m
5.	Antti Hänninen (FIN), Husqv.	+1.23,23 m
6.	Dietger Damiaens (B), KTM	+1.24,76 m
7.	Carlo Minot (I), TM	+1.28,21 m
8.	Clement Clauzier (F), Fantic	+1.30,74 m
67.	Nico Rambow (D), KTM	+6.25,14 m
79.	Christoph Lessing (D), KTM	+9.33,97 m

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 3 von 4 Veranstaltungen

1.	Erik Willems	100 Punkte
2.	Dan Mundell	79
3.	Dietger Damiaens	67
4.	Carlo Minot	54
5.	David Abgrall	52
6.	Nicola Reggia (I), Honda	45
7.	Maurizio Micheluz (I), Husqvarna	44
8.	Eero Remes	40
9.	Eemil Pohjola	30
10.	Enrico Rinaldi (I), GasGas	30

NACHRICHTEN

KTM: VIALLE AUS MX2, EVERTS KOMMT

Am Rande des Lommel-GP präsentierte KTM die neue Struktur für das MX2-Werksteam. Liam Everts (B) und der Italiener Andrea Adamo sind die neuen Gesichter bei den Mattighofenern. Dafür verabschiedet sich Tom Vialle nach der laufenden Saison – der Franzose wird in Amerika für KTM die US Supercross-Serie fahren. KTM Motorsport Offroad-Chef Robert Jonas: „Tom hat nicht die Erfahrung, aber das Talent, um in kürzester Zeit viel zu lernen." Zum Thema Everts sagte Jonas: „Wir haben mit Stefan seit 2006 ein sehr intensives Verhältnis und glauben extrem an den jungen Burschen Liam. Und wir wollten ihn natürlich in der KTM-Familie halten."

TOMAC BEHÄLT FÜHRUNG

Beim 8. Lauf zur US-Motocross-Meisterschaft in Washougal konnte Eli Tomac (Yamaha) seinen Vorsprung an der Tabellenspitze mit einem 1-2-Ergebnis aufrechterhalten. Tagessieger wurde Hondamann Chase Sexton (2-1). Kawasaki-Pilot Jason Anderson (3-3) wurde Dritter. Ken Roczen (4-6) kam auf Platz 4 und bleibt auch in der Meisterschaft Vierter mit 79 Punkten Rückstand auf Tomac.

FÜNF DEUTSCHE IM FINALE

Beim 2. Semifinale der Grasbahn-EM am Samstagabend in Werlte qualifizierten sich mit Stephan Katt (2.), David Pfeffer (7.), Jörg Tebbe (8.) und Fabian Wachs (9.)gleich vier der fünf Deutschen für das EM-Finale in Swingfield (GB) am 16.10. Katt führte nach den Vorläufen, hatte aber im Finale gegen Dauersieger Romano Hummel (NL) keine Chance. Im ersten Semi hatte sich bereits Christian Hülshorst qualifiziert.

OLCHINGER HEIMSIEG

Der MSC Olching gewann sein Heimrennen im Speedway Team Cup (STC) klar mit 44 Punkten vor Güstrow (33), Diedenbergen (22) und Brokstedt (21).

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder





Alfa Romeo

6C 1750 SS Zagato, Bj. 1929, rot, matching numbers, hervorragender Zustand, restauriert. Preis auf Anfrage. office@nicola-ac.de

Aston Martin



Vanquish V12, EZ 04/2002, 38500 km, racinggreen/beige, dt. Fzg., Scheckheft, Bestzustand, 87.500,- €. Inzahlung mögl., AUTOSALON-ISARTAL Th. Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58771



Aston Martin DB7 Coupé, 3,2 l, Bj. 3/99, Reihen 6 Zyl. Kompressor, 5-Gang Handschaltung, TÜV, orig. 25000 km, blaumet., Leder hell, Vollausstattung, VB 59.000,- €. Tel. 06145/2303

Bentley



2020 Bentley Continental GT Mulliner, erst 12700 km, 1. Hand, deutsches Fahrzeug, verdant green metallic, € 239.900,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, T. 040/25335000, cargold-collection.com H

BMW



735i V8, 1. HAND, Sammlerzustand, Autom., Bj. 01/97, 139000 km, Leder, Klima, Scheckh., € 18.000,-. 0160/1472336

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H

Rarität! BMW M 760 Li xDrive, EZ 1/2020, 585 PS, 305 km/Std., 26000 km, carbonschwarz, Leder cognac/schwarz, Vollausstattung, von Privat. 159.000,- € gegen Höchstgebot. Chiffre-Nr. 3687469



1981 BMW M1, vollrestauriert, Matching Numbers € 635.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari



328 GTS, 1987, 44500 km, rosso/nero, perfekt original, Erstlack, 95.500,- €, Inzahlung möglich. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58773

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H



1968 Ferrari 365 GT 2+2 Queen Mary, Matching Numbers, Sonderpreis: € 184.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



Arden

Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H



Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58751

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

Mercedes AMG SL 63, neu, schw./schw., Vollausst., LT August 22, gegen Gebot abzugeben, Tel. 0171/6555455



CLS 400 d 4M AMG, EZ 04/2022, 3001 km, 243 kW (330 PS), selenitgrau metallic, Leder, Navi, AHK, ABC, Night, HiFi uvm. 99.630,- € (MwSt. awb.) Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr. 101-+110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58782

Porsche

1993/98 Porsche 993, handgeschaltet, geringe Laufleistung... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H



100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H

Renn/Rallye






Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

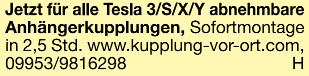
Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Tesla





Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H



Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H



Versicherungen







MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 33/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70 ❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,50 ❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



GEELY GROUP MOTORSPORT

Mittendrin und nicht dabei: Die Fahrer von Lynk & Co schauen dem WTCR-Treiben in Vallelunga nach Reifendrama nur zu

Alte Erinnerungen

Sachsenring Classic
MSa 32/2020

Vielen Dank für den Artikel über den Legendenauflauf auf dem Sachsenring. Hier kamen wieder Erinnerungen an einige der größten Motorradfahrer auf, die ich in den 60er- und 70er-Jahren bewundert habe. Unvergessen neben den internationalen Stars auch unsere deutschen Fahrer, natürlich besonders die aus der DDR mit ihren MZ-Zweitaktern damals im Kampf gegen die übermächtigen Japaner.

Erich Janner
D-81671 München

Mehr Fotos, bitte!

Homburger Bergrennen
MSa 31/2020

Herzlichen Dank für Ihren ausführlichen und sehr gelungenen Bericht! Sehr schön, in MSa davon lesen zu dürfen. Ich würde mich freuen, wenn Sie vielleicht noch einmal die Gelegenheit zum Besuch eines Bergrennens haben könnten.

Albrecht Laicher
D-71723 Großbottwar

Sehr schöne Berichte, aber warum gibt es nicht mehr Fotos der Fahrzeuge vom Homburger Bergrennen?

Jürgen Klösel
per E-Mail

Revanche-Foul

Kommentar zu den F1-Fans
MSa 32/2020

Die Orange Army wurde für die Ausschreitungen am Red Bull Ring verantwortlich gemacht – wohl auch zu Recht. Die Ursache liegt aber schon ein Jahr zurück: Als Verstappen in Silverstone nach der Berührung mit Hamilton abflog, brauste Riesenjubel auf. Diese Saison wurde Verstappen ausgebuht. Und jetzt wundern sich die Medien über das Revanche-Foul der Holländer bei Hamiltons Spielberg-Crash? Unsportliches Verhalten ist zu verurteilen. Das hätte aber auch in Silverstone passieren sollen.

Johann Kneissl
A-8786 Rottenmann

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

5. August 2022: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)

9. August 2022: Freies Fahren Spa-Francorchamps (Pkw)

15. August 2022: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Freitag, 29. Juli

09.30	Formel 3 Hungaroring, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
10.40	Formel 2 Hungaroring, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
13.45	Formel 1 Hungaroring, 1. Freies Training **LIVE**	Sky*/ORF1
15.30	Formel 3 Hungaroring, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
16.45	Formel 1 Hungaroring, 2. Freies Training **LIVE**	Sky*/ORF1
18.30	Formel 2 Hungaroring, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
19.20	W Series Hungaroring, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*

Samstag, 30. Juli

08.40	Supercars The Bend, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
10.50	Formel 3 Hungaroring, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.45	Formel 1 Hungaroring, 3. Freies Training **LIVE**	Sky*/ORF1
13.55	Superbike-WM Most, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
14.30	W Series Hungaroring, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
15.30	Formel 1 Hungaroring, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
15.30	Formel E London, 1. Rennen **LIVE**	Pro 7/ES 2*
15.55	Formel 1 Hungaroring, Qualifying **LIVE**	ORF1/SRF 2
17.50	Formel 2 Hungaroring, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
19.00	IndyCar Series Indianapolis, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
22.30	GTWC Europe 24h Spa, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*

Sonntag, 31. Juli

04.55	Supercars The Bend, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
08.05	Supercars The Bend, 3. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
09.55	Formel 3 Hungaroring, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
11.25	Formel 2 Hungaroring, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.25	Supersport-WM Most, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
13.30	F1 Hungaroring, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
13.40	F1 Hungaroring, Vorber. & Rennen **LIVE**	ORF1
13.55	Superbike-WM Most, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
14.20	F1 Hungaroring, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF 2
15.30	Formel E London, 2. Rennen **LIVE**	Pro 7
15.50	Formel E London, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
20.00	NASCAR Cup Indianapolis, Rennen **LIVE**	Motorvision TV*
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1

Livestream/Internet

Samstag, 30. Juli

ab 08.00	ADAC RW Nürburgring, der Samstag **LIVE**	YouTube
ca. 16.15	GTWC Europe Endurance, 24h Spa **LIVE**	YouTube

Sonntag, 31. Juli

ab 08.30	ADAC RW Nürburgring, der Sonntag **LIVE**	YouTube

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

29.07.	NASCAR Truck, Indianapolis Raceway Park	USA
30.07.	IndyCar Series, Indianapolis (Road)	USA
30./31.07.	F1/F2/F3, Hungaroring (+ W Series)	H
30./31.07.	Formel E, London (2 Rennen)	GB
30./31.07.	GTWC Europe Endurance Cup, 24h Spa	B
30./31.07.	NASCAR Xfinity/Cup, Indianapolis (Road)	USA
30./31.07.	Supercars Australien, Tailem Bend	AUS
30./31.07.	ADAC Racing Weekend, Nürburgring	D
31.07.	Tourenwagen/BTCC, Knockhill	GB

Motorrad

26.–30.07.	Hardenduro-WM, Red Bull Romaniacs Sibiu	ROM
27.–30.07.	Speedway of Nations, Vojens	DK
29./30.07.	Enduro-WM, Gelnica	SK
30.07.	Speedway-U19-EM, Zarnovica	SK
30./31.07.	Superbike-/Supersport-WM, Most	CZ
31.07.	ADAC MX Masters, Gaildorf	D
31.07.	Supermoto of Nations, Mettet	B
31.07.	Sandbahnrennen, Pfarrkirchen	D

Vorschau



XPB

Formel 1 in Ungarn: Das letzte Rennen vor der Sommerpause – wieder mit Chaos?


MOTORSPORT IMAGES

IndyCar: Das zweite Rennen in diesem Jahr auf dem Rundkurs in Indianapolis


MERCEDES

Formel E in London: Das vorletzte Elektro-Wochenende in Englands Hauptstadt



BÖRNER

Superbike-WM: Der Dreikampf um die Superbike-Krone geht in Most weiter



DAS SPIEL
IST NIE AUS.
kicker
WEB | APP | PRINT | SOCIAL | PODCAST | SHOP
BUNDESLIGA DIE TEAMS. DIE INFOS. DIE FRAGE: WER STOPPT DIE BAYERN?
kicker
SONDERHEFT
Kult!
+STECKTABELLE
Der Stand für die Wand
STARS & TRANSFERS
DAS ORIGINAL seit 1963
BUNDES
LIGA
PLUS
2. Liga &
3. Liga
2022/
2023
ALLES DRIN Gewinnspiel 15-Euro-Gutschein Spielplan-Poster eMagazine
AB JETZT
IM HANDEL!
Gleich bestellen!
Telefon +49 (0)911 216-2222
E-Mail: kicker@kicker-onlineshop.de
www.kicker.de/bundesliga-sonderheft
Dein Händler in der Nähe:
www.mykiosk.com
FOTO: NORBERT SCHMIDT